CITROËN 2 CV AZL 1959 p. 46 NOUVELLE JEUNESSE

GAZOLINE

QUOTIDIEN LA ... IENNE

SPÉCIAL ÉTÉ 164 PAGES

29 PAGES TECHNIQUES

LANCIA FULVIA COUPÉ p. 94
Démontage carrosserie [1]

FIAT 500
Remontage de la boîte de vitesses [2] p. 102

RESTAURATION p. 110
Renault 4 CV Découvrable

FICHES PRATIQUES p. 123
Bien nettoyer sa voiture ancienne [1]

GAZOLINE Mensuel - Volume 24 - Numéro 258 - Août-Septembre 2018 - 4,90 € - ISSN 1262-4357

p. 18

DOSSIER RENAULT 5

HISTOIRE • ESSAI • ÉVOLUTIONS • GUIDE D'ACHAT

ACTU LE NOUVEAU CONTRÔLE TECHNIQUE p. 14

ESSAIS

p. 30 BIZZARRINI 5300 GT STRADA

ALFA ROMEO GIULIA Ti SUPER p. 38

ETUDE

LES PETITS UTILITAIRES p. 66

5 AOÛT 1968 : BIENVENUE AU PAYS ■ LA RÉDAC' EN ANCIENNES ■ ITINÉRAIRE BIS : LE GERS ■ ROUTES MYTHIQUES : LA HIGHWAY 40 [USA] ■ PORTRAIT : JACKY DUHEC, LE GORDINISTE DU PERCHE ■ RESTAURATION : AUSTIN-HEALEY SPRITE MK 1 [5]

5 VEDETTES DE CINÉMA

p. 54

RENAULT 8 GORDINI 1100 "NE NOUS FÂCHONS PAS"

CITROËN DS 19 "FANTÔMAS SE DÉCHAÎNE"

DELOREAN DMC-12 "RETOUR VERS LE FUTUR"

FORD MUSTANG GT 390 "BULLITT"

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT "LES CHOSES DE LA VIE"

RENAULT 5 • BIZZARRINI 5300 GT STRADA • ALFA ROMEO GIULIA Ti SUPER • CITROËN 2 CV AZL • 5 VEDETTES DE CINÉMA

http://gazoline.net

M 05076 - 258 - F: 4,90 € - RD

France - Andorre : 4,90 € • Belgique - Luxembourg : 5,70 € • Suisse : 8,80 FS • Autriche : 7 € • Italie - Espagne - Portugal - Grèce - Roumanie : 6,70 € • Nouvelle-Calédonie - Polynésie : 940 XPF • Guadeloupe - Martinique - La Réunion - Guyane : 5,90 € • Mayotte : 7,20 € • Maroc : 70 DH

13 ET 14 OCTOBRE 2018

PARC DES EXPOSITIONS
PARIS LE BOURGET

AUTOMÉDON

18E SALON AUTO-MOTO COLLECTION ET PATRIMOINE

PLUS DE 300 STANDS PROFESSIONNELS ET CLUBS

9H - 19H
ENTRÉE (+DE 12ANS) 14€

VENEZ EN ANCIENNE :
PARKING GRATUIT
1300 PLACES

Crédit photo : Cyril Morvant ©

GEFCO
Partners, unlimited

- LA CARROSSERIE FRANÇAISE 1929/1950
- HOMMAGE À HENRI CHAPRON
- VOITURES US - VINTAGE
- YOUNGTIMERS & GT/GTI

Réservation & Renseignements : 01 64 46 52 22 | wwww.automedon.fr

Paris Le Bourget un site VIPARIS · JR · Le Journal de l'Automobile · KM/H · la vie de l'AUTO · Vintage Racers · Groupe Hommell

GAZOLINE

VOLUME 24 - NUMÉRO 258
Date de parution
24 juillet 2018

ADMINISTRATION
Gazoline est édité par HB Publications (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SARL au capital de 56.000 €
Siège social
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
RCS Nanterre 479348468
Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur Général
Michel Hommell
Directeur Général
Jean-Claude Lebon
Directeur de la publication
Michel Hommell

RÉDACTION
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud - T.01.47.11.20.00
Internet : http://gazoline.net
e-mail : ecrire@gazoline.net
Comité de rédaction : Michel Hommell, Jean-Jacques Dupuis, Jean-Louis Loubet
Rédacteur en chef : Stéphane Guitard
Maquette : Olivier Mincheneau
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin (1re secrétaire) et Stéphane Tudela
Conseiller technique : Philippe Sauvat
Ont collaboré à ce numéro :
Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Antoine de Fons, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Gaëtan Lamarque, Jean-Louis Loubet, Jean-Marc Navarro, François Roussel, Marco Visani et Alain Wurth
Informatique éditoriale
DSI : Christophe Denis
assisté de Francine Barrillet
Directeur technique adjoint
Dominique Leblay
Responsable des développements informatiques
Patrick Surbled
Support technique : Cédric Liénhardt
Responsable pôle digital
Hélène Regnaud
Chef de projet web
Sabine Gros-Lafaige
Responsable petites annonces
M-B Pinheiro - T. 01.47.11.20.42
Responsable promotion et partenariats
Karine Leade - kleade@hommell.com
T. 01.47.11.22.39

PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

ABONNEMENTS VPC
T. 01.45.36.20.22
Directrice marketing clients
Sabine Aguera
Responsable marketing direct
Carène Petit
T. 01.47.11.22.97

Distribution Presstalis
Responsable ventes
Alexandre Campi - T. 01.47.11.20.12
assisté de Nicolas Mayolle
T. 01.47.11.20.11
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

Fabrication : Loïc Rossigneux
Impression : BLG Toul
ZI de la Croix-de-Metz - 54200 Toul
Imprimé en (*printed in*) France.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire
N° 1221 K 86469. ISSN 1262-4357

La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes ou photos qui lui sont adressés pour appréciation. La reproduction, même partielle, de tout ou partie du matériel publié dans le magazine est interdite.

Crédits photos couverture : Hugues Chaussin, Isola Press, Gaëtan Lamarque, Peugeot, Renault Communication et Wikimedia Commons

papiers
Tous les papiers ont droit à plusieurs vies.

SOMMAIRE

GAZOLINE N° 258

LE BULLETIN D'ABONNEMENT EST EN PAGE 127

PROCHAIN NUMERO DE GAZOLINE EN KIOSQUE LE 25 SEPTEMBRE

CITROËN 2 CV AZL

Courrier des lecteurs 4
Gazoline en voyage 8
Vive les mariés 10

ACTUALITES
5 août 1968 : bienvenue au pays 12
Le nouveau contrôle technique [1] : le changement c'est maintenant 14

GENEALOGIE
Renault 5 :
Elle est sensationnelle 18
- Essai R5 LS 1975 20
- Du projet 122 à la Renault 5 24
- Les grandes dates 26

HORS-SÉRIE
Bizzarrini 5300 GT Strada : déclaration d'indépendance 30

DOSSIER p. 18
RENAULT 5

TALON-POINTE
Alfa Romeo Giulia Ti Super : plus torpille que famille 38

A LA LOUPE
Citroën 2 CV AZL 1959 : Oh ! La belle bleue 46

COUPS DE CŒUR
5 vedettes de cinéma 54
Alfa Romeo Giulietta Sprint "Les choses de la vie" : L'icône que l'on ignorait 56
Citroën DS 19 "Fantômas se déchaîne" : A tire-d'aile 58
DeLorean DMC-12 "Retour vers le futur" : Elle n'a pas eu le temps... 60
Ford Mustang GT 390 "Bullitt" : Quand Steve lâche la bride 62

Renault 8 Gordini 1100 "Ne nous fâchons pas" : La folle cabriole 64

ETUDE
Petits utilitaires stars : la guerre des trois n'aura pas lieu 66

PORTRAIT
La rédac' en anciennes : les autos de *Gazoline* 74
Jacky Duhec : le Gordiniste du Perche 90

ITINERAIRE BIS
Adoptez la "Gers attitude"... 78

ROUTES MYTHIQUES
La Highway 40 [USA] : tout droit vers les grands espaces 86

RESTAURATION
Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [9] : démontage carrosserie [1] 94
Moteur-boîte Fiat 500 [8] : remontage de la boîte de vitesses [2] 102
Renault 4 CV Découvrable : huit ans pour passer du rêve à la réalité 110
Austin-Healey Sprite Mk 1 [5] : pleins phares sur le capot 114

TECHNIQUE
Bonnes adresses, nouveautés, formations et refabrications 118

FICHES PRATIQUES
185. Bien nettoyer sa voiture ancienne [1] 123

AGENDA
A partir du 27 juillet 128

PETITES ANNONCES
Annonces classées 136
Carnet d'adresses 140

MINIATURES
Les nouveautés du mois 158

GAZAFOND
Vacances de m... es rêves... 162

suivez Gazoline sur
You Tube flickr
PRATIQUE l'Appli
hommell-magazines.com
Forums de discussions L'Agenda en direct http://gazoline.net Les petites annonces L'Annuaire en ligne
Available on the App Store
Google play
Géolocalisez le marchand de journaux qui vend Gazoline là où vous êtes !
Téléchargez l'Appli ou flashez le QRcode

CES PAGES SONT LES VÔTRES

Pour nous écrire ou nous envoyer vos photos, deux solutions :
- Par mail à : *ecrire@gazoline.net.*
- Par courrier à : Gazoline - Courrier des lecteurs - 48-50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud.

LE DESSIN DU MOIS par François Roussel

EN ROUTE VERS LE **SUCCÈS**

En cette grise année 1974 qui marque la fin du cycle dit des Trente Glorieuses, alors que le prestigieux paquebot France se retrouve abandonné quai de l'oubli, que le gouvernement parle de plan de "rigueur" et que le choc pétrolier de 1973 se fait lourdement sentir, Renault sort de son chapeau une R5 pétillante avec son gros moteur et ses couleurs vives. L'incroyable succès de la gamme bouleversera d'ailleurs durablement les plans de la Régie. La petite Renault file vers un horizon plus ensoleillé.

REQUIESCAT IN PACE

COUSINES GERMAINES

Je me permets de vous envoyer cette photo de deux voitures quelque part dans le Gard. Ces deux vieilles cousines allemandes terminent leurs jours paisiblement au fond du jardin d'un ancien mécano du garage local Borgward-Lloyd. La bleu ciel au pavillon blanc est une Lloyd Arabella et la blanche rouillée une Borgward Arabella.
André Pautet, internaute

VU À L'ÉTRANGER

DANS LA **PIERRE**

Fidèle lecteur mais ayant oublié mon *Gazoline* pour me faire prendre en photo, je ne résiste tout de même pas à vous envoyer ce cliché d'une Fiat Polski 125P sculptée en granite vue lors de mon voyage en Pologne pour aller vendre ma Moskwitsch 407 de 1959. Cette sculpture, qui pèse seize tonnes, est manifestement faite pour célébrer cette voiture. Elle se trouve sur l'autoroute, quelques kilomètres après Wroclaw en direction d'Opole, dans une station BT. Une plaque est là pour rappeler le record de vitesse "longue distance" à 138,18 km/h établi par cette auto.
Patrick Boiseaubert, internaute

LIMORA

Pièces détachées pour voitures anglaises

le loup déguisé en mouton

- **Ultra-léger, seulement 3280 grammes**
- **Doublez la puissance!**
- **Même au ralenti!**
  Par exemple, si le véhicule a besoin de beaucoup d'énergie pour le ventilateur électrique aux feux de circulation.
- **Un look tout à fait original**
- **Aucun changement, aucune modification, facile à installer.**

Alternateurs

Alternateurs triphasés ultra-modernes au look classique de l'omniprésent, très lourd et faible générateur Lucas DC. Amélioration significative de la conception et de la construction : encore plus léger et plus puissant, mais aussi beaucoup moins cher en raison de la production en petites séries.
Pendant la saison chaude, les ventilateurs électriques ont besoin d'une source d'énergie stable et efficace.

Egalement disponible pour de nombreux autres véhicules classiques, tels que **BMW, Ferrari, Lancia, Mercedes-Benz, Porsche, VW et Volvo**. Vous pouvez trouver l'ensemble de l'offre sur **Limora.com/Conversion-en-alternateur**

type	modèle	(-) à la masse	ref. no.	(+) à la masse	ref. no.
C40	Jaguar MK II, Daimler, MGA, MGB, Mini, Sprite / Midget, TR, Spitfire, Land Rover Serie II et IIA, Morris Minor	398,-	491267	398,-	479752
C40 (compte-tours mécanique)	MG TD et TF, Sprite / Midget	499,-	481152	499,-	492202
C40L	Lotus Cortina MKII, Elan, Morgan 4/4, Triumph Vitesse, Jaguar Daimler Dart SP250, Ace 2.6 avec moteur Ford Rudspeed, Reliant Sabre	499,-	491268	499,-	481151
C42	Austin Healey BJ8, Jaguar E-Type 3.8, MK II, S-Type	398,-	491266	398,-	481466
C45	Austin Healey BN1 jusqu'à BJ7, Jaguar E-Type 3.8, XK120, MK I, MK II, Aston Martin DB2, DB2/4, DB Mark III, DB4	398,-	490526	398,-	481465
C45 pas	Jaguar MK II, S-Type 3.4, 3.8,MK9 avec direction mécanique assistée	499,-	503627		

SUR VOTRE ALBUM

MAL AIMÉE

Granada/Wikimedia Commons

Je vous écris au sujet de votre coup de cœur "Génération 2 Litres" du numéro 256 de juin. J'ai bien connu cette période où avoir un moteur 2 litres était le graal et où, malgré nos salaires d'ouvriers, nous faisions le plein sans nous poser de questions, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Il y a toutefois un autre modèle que j'aurais cité à la place de la Peugeot 505 car, à mon avis, lors de la sortie de celle-ci, l'engouement pour les motorisations 2 litres commençait à s'estomper. L'auto dont je parle est la Ford Granada et sa sœur la Consul qui m'ont l'air d'être ignorées ou boudées. C'est vrai qu'elles sont dans la même lignée que la Chrysler 2 Litres que j'adore et que, si elles ont une belle carrosserie, côté technique, c'est du rustique (suspension, pont arrière rigide…). Cette voiture est un rêve de gamin : un jour, alors que mon père voulait changer sa 203, nous avons fait la tournée des concessions (et oui, avant, il fallait se déplacer). Nous sommes allés chez Ford à Toulouse. J'aurai toujours en tête la Ford Granada 2,6 litres Ghia qui y était exposée. Il s'agissait d'un véhicule de direction bleu métallisé, toit vinyle noir, intérieur cuir avec boiseries et boîte automatique (j'étais déjà un grand fan de la boîte auto à dix ans). Je me souviens surtout avoir tout fait pour que mon père l'achète, mais en vain : plus tard il a acquis un break 404 Luxe.
Tout ceci pour vous dire que j'aimerais bien lire un reportage sur cette voiture, aujourd'hui totalement disparue de la circulation, ce qui me fait penser que les collectionneurs la boudent. Merci pour votre revue que je parcours tous les mois de la première à la dernière page.
Serge Montals, internaute

Il est vrai que les berlines allemandes des années 70 n'ont pas trop la cote en collection. On voit quelques belles Taunus, et encore ce sont très souvent des coupés, mais peu de Granada, Consul ou Opel Senator. Le message est donc passé. Si un lecteur dispose d'un beau modèle, qu'il nous contacte. On vous promet de s'y intéresser.

PRÉCISIONS

Isola Press

REVUE DE DÉTAIL

Quelle belle surprise que de découvrir deux pages sur un rare modèle de dérivé de Fiat 500, qui plus est l'un des tous premiers modèles d'Eden Roc (ce qui se voit aux clignotants avant positionnés à côté des butoirs et non pas au-dessus). Permettez-moi tout de même d'apporter quelques précisions et de corriger certains points :
- Il est fait état de 9 050 exemplaires fabriqués. Notre spécialiste au club Fiat 500 et Dérivés qui s'occupe de les recenser a pourtant noté le n° 9342 mis en circulation en juin 1970 ainsi que le n° 9371 qui se trouve du côté de Perpignan. Donc, sauf interruption dans la numérotation, on peut estimer le nombre produit à environ 9 400. Pas une grosse différence.
- Concernant le modèle présenté, il y a eu quelques entorses par rapport à l'origine, sans que cela ne soit en aucun cas malvenu. Ainsi, l'intérieur ne correspond pas et le rétroviseur semble curieux. Le moteur n'est probablement plus celui initial car on distingue clairement la grosse boîte du filtre à air avec couvercle à agrafes, alors que ce devrait être une petite boîte vissée. C'est hélas un changement courant, car les pièces spécifiques au bloc Sport d'origine sont devenues très rares. Quant aux motifs de calandre en résine sur les premières Bianchina, c'est surprenant car au début, comme sur les 500, ces éléments étaient plutôt métalliques (en aluminium ou métal chromé), avant de passer au plastique.
Du détail, rien que du détail… Heureux propriétaire que celui qui possède ce modèle !
Bruno Lacoste, 69000 Lyon

Merci pour ces précisions que personne n'avait apportées lors de la publication du sujet initial, en juin 2016.

TÉMOIGNAGE

À LA LIMITE DE L'ESCROQUERIE

Ayant vécu de façon permanente en France durant plus de 17 ans, de langue et de nationalité française, je pensais commencer à comprendre le système du "commerce". Mais je me trompais.
Les voitures d'avant-guerre étant mon passe-temps favori, j'ai trouvé une Simca 5 originale de 1939 à laquelle je n'ai pas pu résister. Quelque temps après l'avoir acquise, j'ai eu besoin d'acheter trois pièces pour son moteur. J'ai trouvé un site internet, basé dans le Sud-Ouest de la France, qui prétendait les avoir "en stock". Je les ai donc commandées en utilisant ma carte de crédit le 17 avril 2018. Pendant cinq semaines, aucune livraison n'est arrivée. J'ai écrit un e-mail pour avoir des infos sur ma commande : pas de réponses. J'ai donc envoyé une lettre à la société le 6 juin 2018. Deux des trois pièces m'ont alors été expédiées, mais l'une d'elles n'était pas la bonne.
J'ai donc contacté l'entreprise et demandé un remboursement pour la pièce non fournie. J'ai reçu un appel de la compagnie qui a admis que les éléments n'étaient pas en stock, mais qu'ils les cherchaient. J'ai répondu qu'ils ne devraient pas annoncer qu'ils avaient ces pièces "en stock" quand ce n'était pas le cas. La France n'est pas un pays du tiers-monde. J'ai aussi déclaré que si je ne recevais pas le remboursement, je contacterais la police et la presse car je considérais que leur façon de faire des affaires était illégale. Quelques jours plus tard, j'ai reçu un remboursement pour la partie non fournie. Sauf que lorsque je leur ai rappelé que l'une des pièces reçues n'était pas la bonne, on m'a répondu que « c'était de ma faute si j'avais commandé la mauvaise pièce ». J'ai bien entendu revérifié leur site, tapé à nouveau le nom de la pièce que je voulais pour ma Simca 5, leur moteur de recherche a bien stipulé que c'était celle dont j'avais besoin, sauf qu'elle s'est avérée être une pièce de camionnette Citroën. C'était donc bien eux qui étaient en faute. J'ai par ailleurs remarqué que très peu d'éléments pourtant indiqués "en stock" avaient leurs photos affichées. De toute évidence, leur site était largement bidon.
Quand je l'ai mentionné, on m'a demandé de retourner la pièce non conforme pour remboursement, ce que j'ai fait. Bien entendu, aucun remboursement n'est arrivé. J'ai donc contacté ma banque et l'association 60 Millions de consommateurs dont l'aide, gratuite, m'a été précieuse. Une lettre officielle a été envoyée au commerçant, lui confirmant qu'il avait huit jours pour effectuer le remboursement sans quoi je les emmènerais en justice pour le recouvrement de la somme qui m'était due. La réponse a pas mal tardé, mais finalement, dix semaines environ après ma commande initiale, j'ai reçu mon remboursement.
Si je raconte cette expérience, c'est pour qu'elle serve d'avertissement aux autres propriétaires de voitures anciennes. Il semble que ces sociétés soient bien disposées à accepter notre argent, mais qu'à l'inverse, elles détestent l'idée d'un remboursement.
A moins que nous refusions d'accepter un mauvais service et des pratiques commerciales illégales, les entreprises françaises ne pourront jamais entrer dans le XXIe siècle et comprendre que le client est roi !
Tony Hillyard, internaute

Votre expérience est très instructive et vous la décrivez parfaitement, avec beaucoup de correction puisque vous avez pris soin de ne pas nommer cette société (ce n'est pas nous qui avons "caché" son nom). Elle se termine bien mais, comme vous le signalez fort à propos, elle doit servir d'avertissement et pousser les futurs clients à s'informer un peu plus avant de commander.

RETROUVEZ TOUTES NOS PROMOTIONS SUR WWW.2CVP.COM
UN DEPART TOUJOURS REUSSI AVEC LA GAMME RACING

COLLECTEUR ECHAPPEMENT 2en1
602cm3 / 652 cm3 INOX
QUALITÉ RACING
Réf 2CVP. 12-006
-25% 175 € 131 €

JEU DE 2 CYLINDRES / PISTON 602 cm3
QUALITÉ RACING
2x
Réf 2CVP. 04-110R
-25% 205 € 154 €

JEU DE PLAQUETTES + FREIN DE STATIONNEMENT
QUALITÉ RACING
Réf 2CVP. 01-259R
-25% 29 € 22 €

KIT EMBRAYAGE RENFORCÉ NM
QUALITÉ RACING
Réf 2CVP. 02-128R
-25% 95 € 71 €

2CVP RACING

04 94 62 72 16
2CVP - 560, bd Léry - Z.A. Les Playes - 83140 SIX FOURS LES PLAGES
Fax : 04 94 63 41 38 - Mail : contact@2cvp.com
Siret:431 326 963 000 18

SUIVEZ-NOUS SUR LES RESEAUX !

Du Lundi au Vendredi : 9h - 12h30 et 14h - 18h30. De 9h à 12h le Samedi uniquement sur RDV
LE SPÉCIALISTE 2CV, MÉHARI ET DÉRIVÉS
2CV - MÉHARI - DYANE - AMI 6 - AMI 8 - FOURGONNETTE
2CV PASSION

Prix, service, qualité, disponibilité.

Moss, la référence: Plus de 45 000 pièces détachées pour les voitures classiques britanniques, disponibles par Internet, téléphone, e-mail et dans nos points de vente

moss PARIS
keeping the great marques alive

DYNOLITE EUROPE'S CLASSIC MOTOR OIL

Catalogues de pièces détachée et accessoires pour MG T, MGA, MGB, Sprite & Midget, TR2-4A, TR5-6, Morris Minor, Mini, Outillage. Par téléphone au: + 44 800 281 182, par email: catalogues@moss-europe.co.uk ou en ligne: moss-europe.co.uk Catalogue gratuit, port offert. (1 seul catalogue par client).

©Moss Europe Ltd, E&OE 2017

Site web	Tel	Email	Sav	
moss-europe.fr	+33 (0)1 30 80 20 30	sales@moss-europe.fr	+33 (0)1 30 80 21 50	7 rue Chaponval, ZAC du Cornouiller, 78870 Bailly, France

GAZOLINE en voyage

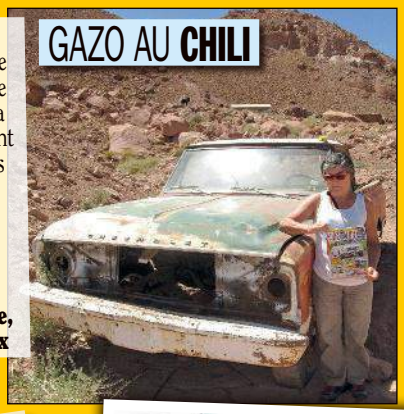
GAZO EN GUADELOUPE

Cette 404 Break a été photographiée sur la RN 4 entre Le Gosier et Sainte-Anne. Le lendemain, le propriétaire sortait la voiture de la végétation pour la mettre en exposition sur le bord de la route.
Gérard Etienne, 54700 Villers-sous-Prény

GAZO AU CANADA

Durant un voyage qui m'a fait sillonner le Canada, je suis tombé sur une tripotée de voitures comme on les aime, roulantes ou pas.
Jérôme de Geeter, 49120 Saint-Georges-des-Gardes

GAZO AU CHILI



A proximité de Rio Grande, un village au bout du monde dans le désert d'Atacama dont les habitants doivent se compter sur les doigts des deux mains, ce pick-up Chevrolet attend une âme charitable pour repartir affronter la rudesse du relief.
Jean-Henri Pallanche, 63450 Saint-Sandoux

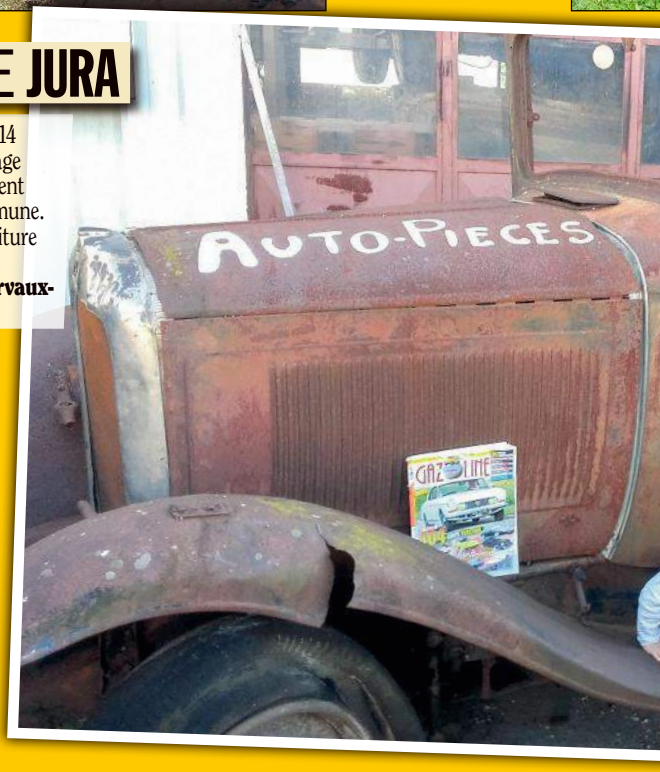
GAZO DANS LE PAYS

Lorsque j'étais enfant, une carcasse de R8 se trouvait là, peut-être pour retenir le talus ! Elle est, à ce jour, toujours au même endroit. Dans le pays de Bray, en Seine-Maritime où je réside.
Jean-Luc Touzard, 76950 Les Grandes-Ventes

GAZO AU PORTUGAL

Lors de notre périple en amoureux au Portugal, nous avons découvert ces Bedford au repos dans une ferme du Nord. En attente de revenir sur la route ?
Tony et Linda, internaute

GAZO DANS LE JURA



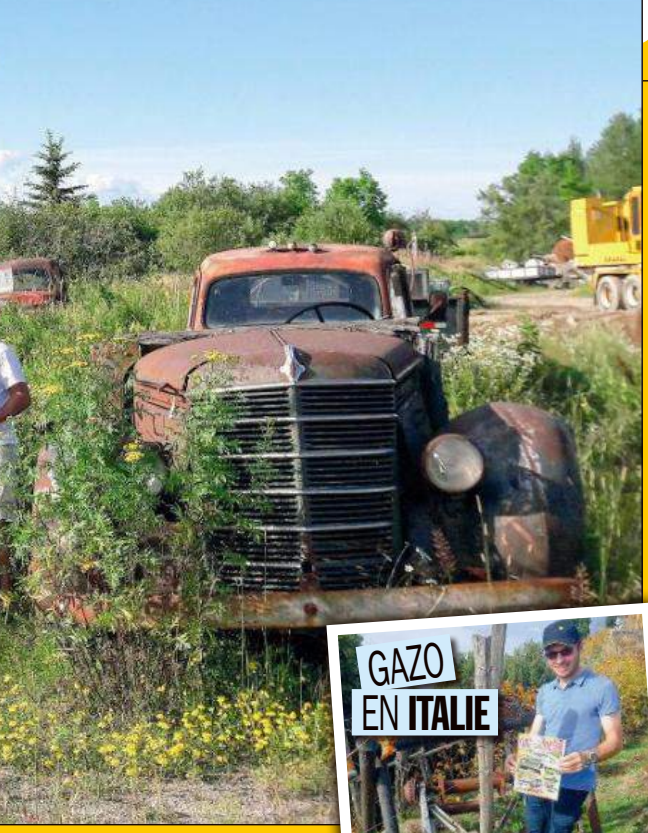
La voiture est une Citroën B14 et sert d'enseigne à un garage automobile qui fait également office de casse auto dans la commune. Environ 90 ans séparent cette voiture de mon fils Thibault.
Thierry Buatois, 39130 Clairvaux-les-Lacs

GAZO DANS L'AIN

En me promenant dans la campagne de l'Ain, j'ai pu découvrir que ce sont les Juvaquatre qui servent de tuteurs au vignoble.
Marc Sol, internaute

GAZO EN GRECE

En vacances sur l'île de Corfou, j'ai aperçu cette Jeep qui ne mérite pas de finir comme ça.
Gérard Perrutel, 11400 Castelnaudary

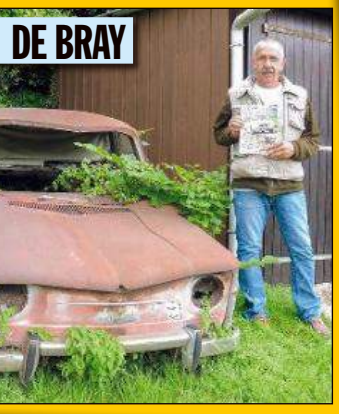


GAZO DANS LES **HAUTES-ALPES**

Au cours d'une randonnée, nous sommes tombés sur des épaves qui coulaient une retraite bien méritée dans les Hautes-Alpes.
Patrick Gignoux, 05110 Curbans

GAZO EN **COTE D'IVOIRE**

Il y a encore de rares Renault 4 en circulation à Korhogo, dans le nord de la Côte d'Ivoire, mais celle-ci aurait besoin de quelques pièces pour se présenter au contrôle technique.
Daniel Ruchet, 1822 Chernex (Suisse)



DE BRAY

GAZO EN **ITALIE**

Au cœur du parc des Cinque Terre, lors d'une randonnée dans le massif escarpé où le seul accès est le chemin rocailleux que nous avons pris, nous avons croisé... un Piaggio tripoteur ! Enfin, plutôt l'épave de sa reconversion en treuil pour téléphérique !
Rémy Magnier, 18340 Saint-Just

GAZO EN **AFRIQUE DU SUD**

Sur la Route 62, derrière le tracteur qui a pris racine ici depuis des lustres, il y a le fameux Ronnie's Sex Shop qui n'en est pas un, mais un pub pittoresque pour routards.
Jean-André Acquaviva, 20166 Porticcio

C'est sur la commune de Macouria, près de Cayenne, que j'ai rencontré ce Renault Galion qui finit sa vie en Guyane, où les anciennes sont bien rares. Peut-être le climat y est-il pour quelque chose ?
Jean-Pierre Vittaz, 38480 Saint-Jean-d'Avelanne

GAZO EN **GUYANE**

UN **AN D'ABONNEMENT** POUR JÉRÔME, GÉRARD, JEAN-HENRI, JEAN-LUC, LINDA, THIERRY, MARC, GÉRARD, PATRICK, DANIEL, RÉMY, JEAN-ANDRÉ ET JEAN-PIERRE

Merci à eux de nous faire partager leurs voyages et d'avoir joué le jeu du "Spécial Requescat in pace" ! Si vous êtes assez nombreux à nous envoyer vos clichés, le mois prochain, on fait un Spécial "Gazo à la plage". Et n'oubliez surtout pas de nous joindre votre adresse postale complète.

VIVE LES MARIÉS !

Sara & Mathieu

Le 2 juin à Izegem (Belgique), avec une Fiat 500 [Guy Decoster].

Vanessa & Jérôme

Le 9 juin à Saint-Georges-de-Reneins (69), avec ma Simca Etoile 7 de 1962 [Robert Prat].

Marie & Benoît

Le 26 mai à Carrières-sur-Seine (78), avec ma Traction Familiale de 1957 [Pascal Buisson].

Ghyslaine & Thomas

Le 2 juin à Saales (67), avec la Peugeot 404 de Frédéric Baudendistel [Ibrahima Diagne].

Virginie & Anthony

Le 9 septembre à Lye (36), avec la Chevrolet Bel Air du papa de la mariée [Anthony Da Silva].

Antonella & Alessio

Le 26 mai à Gènes (Italie), avec la Fiat Duna rouge du papy de la mariée et celle couleur ivoire de leur ami Mauro [Mauro Minetti].

4.5/5
AVIS CLIENTS
THE FEEDBACK COMPANY
eKomi
G.LOPEZ
Ancien Moderne
NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION
ET BIEN PLUS ENCORE...
ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS
05 65 10 17 17
WWW.RETRO.FR
Rétro
ASSURANCES
NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ
CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie 75008 PARIS - RCS Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07001 752 - www.orias.fr
Création : designe.fr

3ÈME BOURSE "CLASSIC" au MUSÉE DE L'AVENTURE PEUGEOT
PIECES, ACCESSOIRES, DOC. AUTOS, MOTOS, CYCLES ANCIENS TOUTES MARQUES
DIMANCHE 16 SEPTEMBRE 2018
Bourse aux pièces, accessoires et documentation. Contact pour les inscriptions : musee@peugeot.com
Entrée au Musée à tarif réduit (5€ adulte / 3€ enfant) / Vente aux enchères participative à Terre Blanche
Arrivée et exposition des véhicules de La traversée du Pays de Montbéliard http://traverseemontbeliard.monsite-orange.fr
LA TRAVERSEE DU PAYS DE MONTBELIARD
16 septembre 2018
/traverseedemontbeliard
france bleu
TOTAL
L'Aventure
Peugeot Citroën DS
www.laventurepeugeotcitroends.fr
Musée de l'Aventure Peugeot
Carrefour de l'Europe
25600 SOCHAUX
03.81.99.42.03
www.museepeugeot.com
MUSÉE L'AVENTURE PEUGEOT
1988-2018

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET

Historien, professeur des Universités

UNE DATE UN EVENEMENT

5 AOÛT 1968 : BIENVENUE AU PAYS

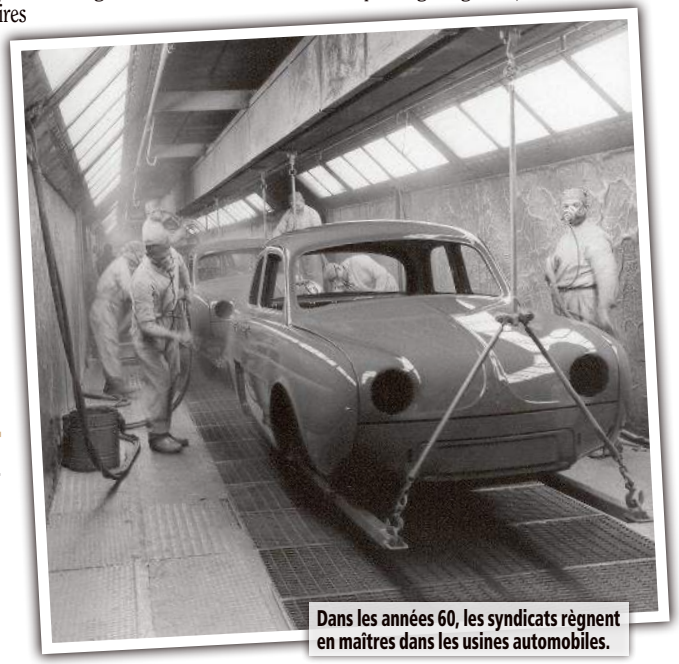
Lundi 5 août 1968. Les côtes marocaines sont à portée de main. Avec ce ciel si pur, les montagnes du Rif semblent même déjà là. Pourtant, il faut attendre pour les atteindre. Attendre sur ce parking d'Algésiras où des centaines de voitures s'accumulent aux côtés d'habituels camions. Ces autos sont celles des ouvriers immigrés qui rentrent au Maroc pour leurs congés annuels. Tout près du but, elles sont bloquées sur un parking sans âme et surtout sans confort où les odeurs

A 19 heures, la file s'ébranle, laissant les marins placer chaque voiture sur les différents ponts

de bitume se mêlent aux vapeurs de gasoil. Pas une ombre pour échapper au soleil andalou. Pas de point d'eau non plus, sinon celui des toilettes saturées. Une aire d'attente que l'on ne songe qu'à fuir. Parmi tant d'autres, Karim et Ali patientent. Ils sont partis de France il y a plus de deux jours, dès la fermeture des usines. Fatigués, et visiblement inquiets, ils sont assis côte à côte à l'avant du break 1300 de Karim dont la calandre effleure la ridelle du pick-up garé juste devant. C'est celui d'Ali. La position est idéale pour surveiller la 403 chargée jusqu'à la gueule et si vulnérable avec sa bâche pour seule protection. Mais à deux, tout est un peu moins difficile. Changer quelques billets, acheter les tickets de bateau, trouver de quoi manger ou courir en ville pour rapporter de l'eau. Et dormir à tour de rôle. A deux, on s'en sort toujours mieux. Karim et Ali le savent bien, eux qui ont choisi, il y a dix ans, de quitter ensemble le Maroc pour partir travailler en France [1].

C'était en 1958, il y a donc dix ans. L'été traînait en longueur lorsqu'ils ont quitté Baakila, leur village de la vallée du Souss, à deux pas de Taroudannt. Ils avaient rejoint Casablanca. Là, les recruteurs de Simca choisissaient leur main-d'œuvre, encadrés par des officiels tant marocains que français. Pas le temps de s'interroger, le train spécial quittait aussitôt le pays pour l'Europe, traversant l'Espagne pour apporter des centaines d'ouvriers aux usines françaises. Karim et Ali partaient en direction de Poissy, en Seine-et-Oise, vers le site Simca qui venait d'être rénové à grands frais. Ils ont alors tout partagé : la cité des Italiens et ses baraquements en fibrociment, les dortoirs à six puis les chambres à quatre, l'atelier de montage « parce qu'ils étaient souples et rapides », les heures supplémentaires comme s'il en pleuvait, la paye – généreuse au point d'en envoyer une bonne part au pays –, le terrain de foot comme seule distraction, toujours entre ces immuables bâtiments provisoires. Ils ont vécu Simca plus qu'ils ne vivaient en France, sortant peu sinon le dimanche pour errer dans une ville qui ne les regardait pas, poussant à peine, le soir, la porte des bistrots du coin pour se retrouver dans l'entre-soi des immigrés. Bref, une existence réglée du matin au soir, dans un espace usinier qui, outre le travail, abritait en son sein la cantine, l'épicerie, la Poste [2] et le cabinet médical, sans oublier les services de l'ONI [3] pour les cartes de séjour. Le tout organisé par un syndicat maison puissant et omniprésent : la CFT [4]. Une vie d'usine, loin de la vie de château ou de la vie du bled.

Pourquoi Ali avait-il quitté ce monde Simca apparemment si serein d'un seul coup, à la fin de l'automne 1962 ? Un départ pour Renault et son usine de Flins, à seulement quinze kilomètres de Poissy. Ali en avait à peine parlé avant, évoquant discrètement tous ces collègues qui allaient d'une usine à l'autre, au gré des augmentations salariales ou des avantages sociaux. Karim découvrit alors une bataille silencieuse qu'il ignorait, bien qu'il en fût l'un des acteurs anonymes. La bataille Simca-Renault, celle de deux marques automobiles, mais surtout de deux mondes : la CFT face à la CGT [5], le jaune contre le rouge, le capitalisme étranger en opposition à la Régie nationale. De quoi parlait Ali ? De la quatrième semaine de congés payés que venait d'accorder la Régie à tout son personnel. « Quatre semaines pour rentrer au pays, disait-il, c'est bien. » « Mais, nous l'avons, cette quatrième semaine [6] », lui répondait Karim. « Oui, mais en récupérant des jours fériés. Moi, j'ai besoin de ces jours pour souffler. » Y avait-il autre chose ? Ali s'était apparemment fâché avec l'un des gardiens de la cité. « Un pied-noir qui parle arabe, nous écoute dans les baraquements et rapporte nos conversations au syndicat. » Incrédule, Karim ne l'avait pas cru, d'autant qu'ils avaient tous cette carte du syndicat, aussi nécessaire que celle de séjour ou de la cantine. Lors des constitutions d'équipes pour les heures supplémentaires ou les samedis travaillés, Ali ne venait plus si souvent. Etait-il fatigué ? Lui se disait écarté. La veille de son départ, il s'était expliqué : « Je n'en peux plus. Pas du boulot, mais du climat. De ce syndicat qui pense pour moi et m'observe. Et cette cité des Italiens, je ne veux pas y rester. Je veux vivre chez moi. Tu sais, chez Renault, j'aurai une chambre à moi. A Aubergenville. Ils me l'ont dit. » « Qui te l'a dit ? » « La CGT… » Karim découvrait un visage inconnu de son ami. Karim et Ali ne s'étaient pas brouillés. Seulement éloignés, même si la chambre d'Aubergenville était devenue le lieu irrégulier des retrouvailles. Ils continuaient à prendre, toujours ensemble, la route pour rentrer chaque année au Maroc. D'abord en partageant la même voiture, puis en convoi, l'un derrière l'autre, chacun dans son auto. Karim roulait Simca. En 1966, il avait acheté un break 1300 à un cadre de l'usine. Sa fierté avait été de le payer rubis sur l'ongle, puis de rouler au Maroc dans cette voiture statutaire. Ali préférait les Peugeot, les autos du bled, ce qui lui permettait, durant l'été, d'aider sa famille aux travaux des champs. C'est au printemps 1968 que les deux amis se sont retrouvés. A un moment où tout aurait pu les séparer. Ali militait à la CGT et s'était aussitôt engagé dans la contestation qui allait s'emparer de Flins, avant même Billancourt. Karim était dans la mouvance de son usine, mais plus suiveur qu'actif. Loin des grèves, Poissy travaillait, et donc Karim aussi. Au rythme d'une usine isolée dans une France paralysée [7]. Au lendemain des événements de Flins, le 7 juin 1968, le jour où les ouvriers et les gardes mobiles s'étaient très violemment affrontés, Ali avait disparu, laissant son ami sans nouvelle. Etrangement, Karim fut alors convoqué à Poissy par la direction du personnel de Simca, non dans ses locaux, mais dans ceux plus excentrés de la CTF. Là, il fut accueilli par une poignée de responsables syndicaux, et un homme le pria de s'asseoir. Habillé d'un costume clair, le visage barré de lunettes noires, il se présenta comme « l'Ambassade du Maroc ». A deux reprises, il évoqua dans la conversation les volontés du « Palais ». Les questions portèrent très vite sur Ali. « Où est-il ? Que fait-il ? Que veut-il ? » Un interrogatoire. Karim ne broncha pas. Il ne frémit même pas quand l'homme parla du village de Baakila, de la vie quotidienne de sa famille, puis de celle d'Ali. Il était donc surveillé. Ils étaient surveillés. Très vite, Karim comprit que l'Ambassade ne tolérait pas que des ressortissants marocains participent aux événements du printemps 68. De près ou de loin. Avertissement, menace, intimidation ? Karim ne bougeait pas, hochant seulement la tête au moment de partir. Sans un regard, il regagna son bâtiment, puis son atelier. A cet instant, il se crut regardé, peut-être observé. L'usine, son usine, était-elle devenue hostile ? Lundi 5 août 1968. Sur le parking d'Algésiras, Karim et



Dans les années 60, les syndicats règnent en maîtres dans les usines automobiles.

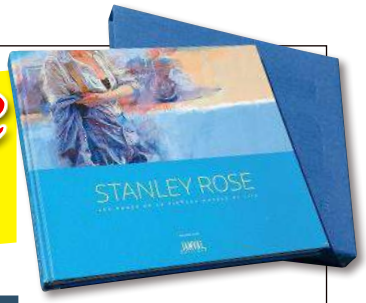
[1] Jean-Louis Loubet, *Une autre histoire de l'automobile*, PUR, 2017, pp. 204 à 208, et Karim B. et Ali M., entretiens avec l'auteur (les identités ont été modifiées).
[2] Pour les payes et les mandats.
[3] Office National d'Immigration.
[4] Confédération Française du Travail. Elle est ultramajoritaire à Poissy. D'abord liée aux milieux gaullistes et du SAC (Service d'Action Civique), la CFT se rapproche de l'OAS et de l'Algérie française, avant de revenir vers le gaullisme en 1968.
[5] Confédération Générale du Travail. Cette confrontation syndicale est celle du syndicalisme patronal (CFT) face à une CGT proche du parti communiste.
[6] En 1961 chez Simca. La généralisation de la quatrième semaine de congés payés en France ne devient effective qu'avec la loi du 17 mai 1969.
[7] Jean-Louis Loubet, *Une autre histoire de l'automobile*, PUR, 2017, pages 209 à 212.

Ali sont inquiets. Bien sûr, ils pestent contre cette attente qui n'en finit pas. Car c'est pareil chaque année. Il faut arriver rapidement pour prendre les premiers bateaux, et éviter de rester bloqué deux jours, quatre si la mer est mauvaise. Autant dire qu'il faut traverser la France et l'Espagne à vive allure. Sans trop s'arrêter la nuit, donc sans trop dormir. Ils sont partis samedi 3 août, dès que Flins et Poissy ont fermé. Ils ont roulé, et sont prêts à embarquer ce lundi sur le bateau de 20 heures. Difficile de faire plus vite. Sans compter que le dernier ferry permet de croiser des douaniers et des policiers qui ont hâte de rentrer chez eux. A 19 heures, la file s'ébranle, laissant les marins placer chaque voiture sur les différents ponts. La mer est calme, ce qui signifie moins d'une heure de traversée sous un soleil rouge qui décline. Déjà à quai. A peine les portes du ferry ouvertes, les moteurs démarrent. L'impatience du retour. Les marins tentent de contrôler les départs, d'autant qu'une nouvelle file se forme. Karim et Ali ont veillé à éviter les galeries de toit encombrées afin que les policiers sont au téléphone, les douaniers fouillent les boîtes à gants, lèvent les tapis de sol, regardent sous les sièges. Ils réclament les factures du frigo et de la cuisinière transportés dans le pick-up. Il s'agit de calculer les taxes d'importation. Les denrées alimentaires sont triées, les ustensiles de cuisine démontés, les jouets déballés. « Et les livres ? », questionne un homme de la police venu en renfort. « Quels livres ? », répond Ali. « Tes livres. Tu fais bien de la politique ? » Ali ne bronche pas, faisant juste un signe négatif de la tête. On soulève les capots moteurs, démonte les filtres à air, retire les roues de secours, vérifie l'intérieur des ailes, ôte la banquette arrière de la Simca, tâte l'épaisseur de la bâche du pick-up. On est déjà mardi puisqu'il est trois heures du matin. Le temps semble s'être arrêté. Le poste de douane est vide, avec pour seules autos la 1300 et la 403 entourées d'un indescriptible capharnaüm d'affaires. A six heures, un homme se pointe, un gradé

Pourquoi Ali avait-il quitté ce monde Simca apparemment si serein pour rejoindre Renault ?

d'être plus discrets. Prémisse d'une inquiétude ? La crainte du retour surgit. Non pas cette douleur du déracinement ou ce spleen de l'oubli. La peur des contrôles. De ceux de la police, bien plus que de la douane.
La file avance par saccades. C'est au tour de Karim. Il montre ses papiers. Tout y est : le passeport d'immigration, la carte de séjour française, le contrat de travail, ses papiers marocains, ceux de la voiture. Le douanier disparaît, bloquant d'un coup la file. Le temps s'allonge. Au bout de 20 minutes, un homme de la police des frontières sort du bâtiment, une feuille à la main : une liste de noms. Il fait signe à Karim de se garer à l'écart, aussitôt suivi d'Ali. Les deux autos sont en retrait, redonnant vie au maigre flux de véhicules. Policiers et douaniers exigent de vider les autos. Puis les sacs et les valises. Inspection ou autre chose ? Il y a de quoi gamberger. La nuit est tombée. Tandis visiblement sorti d'une vraie nuit de sommeil. Il parcourt lentement les papiers, puis les rend aux deux naufragés. Il lâche alors : « Bienvenue au pays ! » Karim et Ali peuvent repartir. Mais il faut tout recharger, tout remonter, tout reconditionner. Des heures d'efforts pour les deux amis exténués, et nerveusement à bout. Les voitures du ferry de 8 heures sont en train d'embarquer. Puis celles du 9h45. Il reste 800 km pour rejoindre la vallée du Souss, soit plus d'une journée de route. A leur arrivée à Baakila, mercredi matin, la fatigue rencontre l'inquiétude. Hamed, le père d'Ali, leur lance : « Mais où étiez-vous ? Que faisiez-vous ? La police est passée pour savoir si vous étiez-là ! Elle nous a posé des tas de questions. » Karim et Ali se regardent. « Des hommes sont aussi passés chez toi, Karim. Ils ont dit qu'ils étaient de Simca... »

La boîte à bouquins



TRAVAIL D'ARTISTE

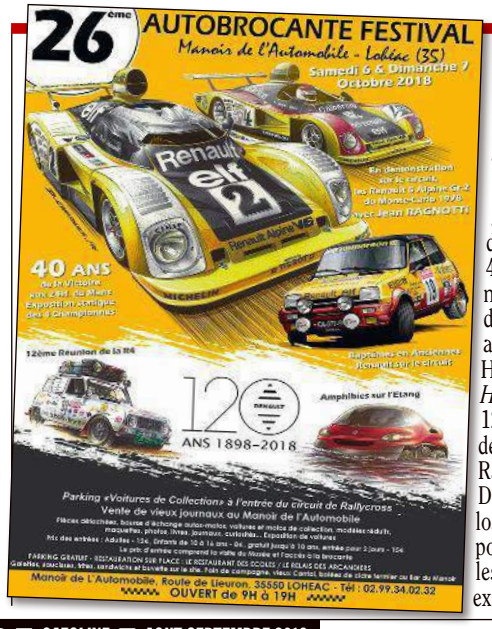
Stanley Rose est un artiste unique. Depuis nombre d'années, ses œuvres enchantent les salons dans lesquels elles sont exposées, à commencer par la Galerie des Artistes de Rétromobile. On ne peut pas aimer l'automobile et l'art sans être sensible à ses créations où les couleurs se mêlent à une technique qui, si elle est maîtrisée, ne fera jamais tomber l'artiste dans une routine confortable. Dans ce superbe ouvrage bilingue français-anglais où sont magnifiquement reproduits 115 tableaux ayant pour thème la voiture, bien sûr, mais aussi la moto, la musique ou la féminité, l'auteur ne se contente pas de nous livrer "sa" vision de l'œuvre de Stanley Rose. Il y a également convié quatorze personnalités parmi lesquelles Tom Kristensen, Gordon Murray, Johnny Rives ou encore Ralph Lauren qui, chacun leur tour, apportent leur regard sur l'une des réalisations présentées. Et comme pour lier un peu plus art et automobile ancienne, c'est Laurent Hériou, directeur général de la FFVE, qui en a assuré la préface.
Stanley Rose, Les roues de la vie, Philippe Guyen, JAMVAL Editions, 2017, 204 p., format 260 x 290 mm, ISBN 978-2-5561122-0-4, album cartonné dans coffret fait main, 84 euros. Infos : www.jamval.com.

ÉVÉNEMENT

DES CHEVRONS DANS LE MÉTRO

© RATP - Jean-François Maubroussin

Début juin, la RATP et Citroën ont inauguré le nouvel aménagement de la station Javel-André Citroën. Dès l'entrée, des panneaux d'informations reviennent sur l'histoire d'André Citroën et sur celle du quartier de Javel. Au niveau des quais, une grande frise retrace la vie de la marque avec dates clés et photos des modèles phares. Trois écrans tactiles permettent également aux voyageurs d'accéder à Citroën Origins (www.citroenorigins.com), le musée virtuel de Citroën. De quoi s'immerger encore plus dans l'univers du constructeur au travers de vues à 360° de ses véhicules, mais aussi de clichés et anecdotes. La station est située sur la ligne 10, Gare d'Austerlitz - Boulogne/Pont de Saint-Cloud du métro parisien.



SUR VOTRE AGENDA

BREIZH BROC

La 26e édition de l'Autobrocante Festival de Lohéac aura lieu les 6 et 7 octobre prochains autour du Manoir de l'Automobile. Vous y rencontrerez 400 exposants (pièces détachées auto et moto, équipements divers...), une bourse d'échanges et la possibilité d'acheter des anciens numéros des magazines du groupe Hommell (*Gazoline*, *Echappement*, *Auto Hebdo*...). Cette année, dans le cadre des 120 ans de Renault, Jean Ragnotti sera en démonstration sur le circuit au volant de la R5 Alpine Groupe 2 du Monte-Carlo 1978. Des baptêmes en anciennes de la marque au losange sont également au programme et, pour fêter les 40 ans de la victoire au Mans, les quatre prototypes Alpine Renault seront exposés. **Infos au 02 99 34 02 32.**

LE NOUVEAU CONTROLE TECHNIQUE [1]

LE CHANGEMENT C'EST MAINTENANT

Agité comme un épouvantail à la fin du printemps, le nouveau contrôle technique est à la fois plus drastique pour les véhicules en carte grise normale et moins contraignant pour ceux qui sont enregistrés en carte grise collection. Un décryptage s'impose, que nous opérerons en deux chapitres.

Texte **Antoine de Fons** - Photos **Stéphane Guitard**

Stéphane Guitard

Le moins que l'on puisse dire au sujet du contrôle technique en vigueur depuis le 20 mai 2018, c'est qu'il aura défrayé la chronique. Une foule de contre-vérités et d'idées reçues a déferlé, autant dans les grands médias qu'aux comptoirs. Dans la première partie de cet article, nous ferons le point sur les principales modifications intervenues. Dans la seconde partie, nous verrons comment bien préparer son véhicule, ainsi que les modalités de la contre-visite, elle aussi impactée par les changements de législation.

POUR VOTRE SÉCURITÉ... ET POUR LA PLANÈTE

Alors que la précédente mouture du contrôle technique obligatoire, en vigueur jusqu'au 19 mai dernier, semblait satisfaire à peu près tout le monde, celle qui a été mise en application le 20 mai nous est présentée comme nécessaire pour harmoniser les contrôles techniques et réduire le nombre de tués sur les routes en Europe, améliorer l'environnement et lutter contre les fraudes, notamment la falsification des compteurs. Contrairement à ce qui a été colporté, la quasi-totalité des remaniements apportés au contrôle technique automobile sont la traduction dans notre code de la route de la directive européenne 2014-45. Seuls quelques points ont été rajoutés par l'administration française.

La périodicité des contrôles reste la même pour les véhicules particuliers (VP ou désormais M1) : quatre ans après la première mise en circulation, puis tous les deux ans pour les véhicules en certificat d'immatriculation "Normal". La validité du contrôle est toujours de cinq ans pour les autos dont le certificat d'immatriculation porte la mention Collection. En cas de cession, le contrôle doit dater de moins de six mois. Les autos et utilitaires légers mis en circulation avant 1960 en sont toujours exemptés, à condition toutefois – on l'oublie souvent – que la mention Collection figure sur leur certificat d'immatriculation. C'est aussi le cas pour les camions immatriculés en Collection, cette fois sans notion de date de mise en circulation.

UNE NOUVELLE NOMENCLATURE

La nomenclature du contrôle est largement modifiée et il est indispensable de bien assimiler la terminologie pour comprendre le raisonnement.

L'ensemble de l'inspection s'organise désormais par fonctions.

Fonction 0 : identification du véhicule.
Fonction 1 : équipement de freinage.
Fonction 2 : direction.
Fonction 3 : visibilité.
Fonction 4 : feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques.
Fonction 5 : essieux, roues, pneus et suspension.
Fonction 6 : châssis et ses accessoires.
Fonction 7 : autres équipements.
Fonction 8 : nuisances.

Viennent ensuite les concepts d'ensemble de points de contrôle, de constat et de gravité. C'est sur ce dernier plan que le changement est le plus patent avec l'introduction de la notion de **défaillances mineures**, **défaillances majeures** et **défaillances critiques**.

Pour illustrer notre propos, prenons la manière dont est décrit un défaut :

1. Fonction : équipements de freinage.
4.3. Ensemble des points de contrôle : feux stop.
4.3.1. Points de contrôle : état et fonctionnement des feux stop.

Arrivent ensuite le constat précis, symbolisé par une lettre, et le niveau de gravité indiqué par un chiffre. Pour un véhicule en certificat d'immatriculation normal, le chiffre 1 indique un défaut mineur, 2 un défaut majeur et 3 un défaut critique. Pour permettre une catégorisation différente concernant les véhicules munis d'un certificat d'immatriculation mentionnant l'usage Collection, deux chiffres ont été rajoutés : 4 indique une défaillance mineure et 5 une défaillance majeure. On aura donc compris que le chiffre 3 signale un défaut critique pour les deux types de certificat d'immatriculation.

On trouvera ainsi :

4.3.1. a. 3. : La lettre a indique que l'on s'intéresse à la source lumineuse et le chiffre 3 signale une défaillance critique. Le libellé est : aucune source lumineuse ne fonctionne.

4.3.1. b. 1. : La lettre b précise que l'on s'intéresse à la glace et le chiffre 1 révèle une défaillance mineure : glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).

4.3.1. c. 2. : La lettre c désigne la fixation et le chiffre 2 une défaillance majeure : mauvaise fixation du feu, très grand risque de détachement.

Avec cette nouvelle organisation, 133 points sont désormais contrôlés et 610 défaillances répertoriées

Stéphane Guitard

Même si cette mention figurait déjà sur les anciennes pastilles apposées sur la carte grise, le "A" signifiant que l'auto a été acceptée est désormais un peu plus visible.

NOUVEAUX POINTS ET NOUVEAU BARÈME

Avec cette nouvelle organisation, 133 points sont désormais contrôlés et 610 défaillances répertoriées. Sur ces 610 défaillances, 139 peuvent être qualifiées de « mineures, n'ayant aucune incidence notable sur la

Stéphane Guitard

Carte grise normale ou collection, les défauts n'ont pas toujours les mêmes conséquences.

Hugues Chaussin

Attention si vous avez "coursifié" votre voiture : la présence de harnais non homologués avec le véhicule vous vaudra une contre-visite.

Stéphane Guitard

On l'ignore souvent, mais la loi n'oblige pas (encore) à apposer le macaron de contrôle technique sur son pare-brise. Par contre, il faut l'avoir sur soi.

LE NOUVEAU CONTROLE TECHNIQUE [1]

Comparaison de l'appréciation des défaillances entre véhicules en carte grise "Normale" et carte grise "Collection"	CG Normale		CG Collection	
	Points de contrôle	Défaillance	Points de contrôle	Défaillance
Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule manquant ou introuvable	0.2.1. a. 2.	Majeure	0.2.1. A. 4.	Mineure
Caoutchouc ou dispositif antidérapant de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé	1.1.2. c. 2.	Majeure	1.1.2. c. 4.	Mineure
Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant	1.1.10. c. 2.	Majeure	-	-
Fixation insuffisante du maître-cylindre	1.1.10. c. 3.	Critique	1.1.10. c. 5.	Majeure
Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.	1.1.14. b. 2.	Majeure	1.1.14. b. 4.	Mineure
Corrosion excessive des cylindres ou étriers de freins	1.1.16. d. 2.	Majeure	1.1.16. d. 4.	Mineure
Corrosion excessive des cylindres ou étriers de freins avec risque de fissure	1.1.16. d. 3.	Critique	1.1.16. d. 5.	Majeure
Jante : fêlure ou défaut de soudure	5.2.2. a. 3.	Critique	5.2.2. a. 5.	Majeure
Suspension pneumatique ou oléo-pneumatique : système inutilisable	5.3.5. a. 3.	Critique	5.3.5. a. 5.	Majeure

Défaillances non-applicables aux véhicules en "carte grise de collection"	CG normale		CG Collection	
	Points de contrôle	Défaillance	Points de contrôle	Défaillance
Freinage inexistant sur une ou plusieurs roues	1.3.1. a. 3.	Critique	N/A	N/A
Freinage : déséquilibre important sur l'essieu directeur	1.3.1. b. 3.	Critique	N/A	N/A
Freinage : efficacité inférieure à 50 % de la valeur limite	1.3.2. a. 3.	Critique	N/A	N/A
Essieux : mauvaise fixation, stabilité perturbée, fonctionnement affecté ; jeu excessif par rapport aux fixations	5.1.1. b. 3.	Critique	N/A	N/A
Usure excessive du pivot et/ou des bagues : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	5.1.2. b. 3.	Critique	N/A	N/A
Mouvement excessif entre la fusée et la poutre : risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	5.1.2. c. 3.	Critique	N/A	N/A
Roulements de roues : jeu excessif, stabilité directionnelle perturbée ; risque de destruction	5.1.3. a. 3.	Critique	N/A	N/A
Roulement de roue trop serré, bloqué : risque de surchauffe ; risque de destruction	5.1.3. b. 3.	Critique	N/A	N/A
Mauvaise attache des ressorts ou stabilisateurs de suspension au châssis ou à l'essieu : jeu visible ; fixations très mal attachées	5.3.1. a. 3.	Critique	N/A	N/A
Un élément de ressort de suspension est endommagé ou fendu : ressort ou lame principale ou lames supplémentaires très gravement affectés	5.3.1. b. 3.	Critique	N/A	N/A
Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension : élément endommagé ou présentant une corrosion excessive ; stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé	5.3.3. b. 3.	Critique	N/A	N/A
Rotules de suspension : usure excessive ; risque de détachement ; stabilité directionnelle perturbée	5.3.4. a. 3.	Critique	N/A	N/A

Stéphane Guitard

Sur le PV de contrôle, la notion française de "genre" de véhicule est remplacée par la catégorie internationale : VP = M1, CTTE = N1, etc.

sécurité du véhicule ou sur l'environnement ». Elles sont signalées, mais n'entraînent pas de contre-visite. Lorsque le véhicule est accepté, peu de changement : le procès-verbal du contrôle porte la mention « favorable » et le timbre collé sur la carte grise la lettre A (pour Accepté), ainsi que la date limite de validité du contrôle. La vignette de pare-brise porte la mention CT et la date de validité du contrôle. S'y ajoute, pour les véhicules qui y sont soumis (les utilitaires, catégorie administrative française CTTE ou européenne N1), la mention Pollution et la date du contrôle annuel des émissions.

Il existe désormais 342 « défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route ». La mention « défavorable pour défaillances majeures » portée sur le procès-verbal de contrôle entraîne l'obligation d'une contre-visite dans un délai de deux mois. Le timbre collé sur la carte grise porte alors la lettre S (pour Sursis). Hormis ce timbre, les conséquences sont donc celles que nous connaissions auparavant.

Pour les véhicules anciens, les procédures de contrôle sont adaptées aux technologies de l'époque

Depuis le 20 mai 2018, la nouveauté du contrôle réside dans l'introduction de la notion de « défaillances critiques » pour 129 défauts « constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence grave sur l'environnement ». Elles entraînent un refus du véhicule. La mention « défavorable pour défaillances critiques » figure sur le procès-verbal et le timbre collé sur la carte grise porte la lettre R (pour Refusé). Pire : le véhicule ne peut alors circuler que jusqu'à la fin de la journée du contrôle. C'est évidemment cette notion d'immobilisation qui a été la plus commentée et décriée, car elle se révèle particulièrement contraignante, même si les motifs de refus que nous verrons dans la seconde partie de ce dossier semblent assez justifiés. Quoi qu'il en soit, le véhicule pourra être présenté à une contre-visite dans un délai de deux mois.

On aura noté que désormais, s'il n'existe pas (encore ?) d'obligation d'arborer la vignette sur le pare-brise des véhicules, quel que soit le résultat du contrôle, une vignette sera apposée sur la carte grise.

LA CARTE GRISE COLLECTION NETTEMENT FAVORISÉE

Au ministère de la Transition écologique et solidaire, on affirme avoir voulu prendre en compte les particularités

Marco Visani

Un check-up détaillé de votre ancienne avant le contrôle évitera à coup sûr des problèmes.

des véhicules anciens lors de la transposition de la directive européenne, et on estime que le nouveau contrôle technique est désormais nettement plus favorable aux véhicules enregistrés sous un certificat d'immatriculation collection. C'est en effet très net sur la quasi-totalité des points de contrôle. Mais c'est aussi pourquoi les rédacteurs du texte considèrent qu'il appartient aux propriétaires de véhicules anciens de faire le choix de la carte grise collection pour bénéficier d'un contrôle plus adapté. Ce qui exclut d'emblée tous les youngtimers et les véhicules anciens restés en carte grise normale.

Si l'on veut voir le verre à moitié plein, on peut imaginer que des youngtimers bien entretenus, régulièrement et sévèrement contrôlés, constitueront un vivier de bonnes bases pour de futurs véhicules de collection. Si l'on voit le même verre à moitié vide, on peut craindre que l'appel d'air créé par un contrôle plus adapté aboutisse au passage de nombreux véhicules anciens en carte grise collection, générant un appétit de taxes ou/et une envie de répression de la liberté de circulation.

COMBIEN ÇA COÛTE ?

Plus sévère et plus long, le contrôle technique est nécessairement plus cher qu'avant le 20 mai 2018. Toutefois, la flambée des prix annoncée n'a pas forcément eu lieu partout. En fonction de leur localisation, donc de leurs charges, les centres ont appliqué des suppléments allant de 10 à 25 euros. Pour ceux qui seraient tentés de faire l'impasse sur le contrôle technique obligatoire ou la contre-visite, l'amende est de 135 euros et le certificat d'immatriculation peut être retenu par les forces de l'ordre. Le contrevenant dispose alors de sept jours pour faire effectuer le contrôle. Une fiche de circulation provisoire lui est remise pour permettre le déplacement par la route jusqu'au centre. Il est ensuite nécessaire de présenter un procès-verbal portant les lettres A ou S pour récupérer le certificat d'immatriculation, sans ou avec contre-visite.

Si les véhicules anciens enregistrés sous un certificat d'immatriculation normal sont soumis au même contrôle que les véhicules récents, pour ceux dont le certificat d'immatriculation porte la mention Collection, quelques défaillances assez bien ciblées passent de majeures à mineures, ou de critiques à majeures, permettant de réparer en évitant l'immobilisation. C'est notamment le cas pour la discordance entre le numéro de frappe à froid et les documents d'identification : au titre de défaillance mineure, elle ne donne pas lieu à une contre-visite, comme on peut le voir dans notre tableau. La corrosion et les fêlures ou défauts de soudure sont aussi traités de manière moins drastique, de même que (bizarrement) la fixation du maître-cylindre.

Nous avons vu précédemment la numérotation spécifique des niveaux de gravité pour les véhicules en carte grise collection. A titre d'exemple, le défaut 1.1.16. d. 2. (Corrosion excessive des cylindres ou étriers de freins) est majeur (stipulé par le dernier chiffre, 2) pour un véhicule en carte grise normale, tandis que le même défaut est libellé 1.1.16. d. 4., donc mineur (dernier chiffre : 4), pour un véhicule en carte grise collection.

Cette volonté d'accommodation pour les véhicules anciens explique que dans notre tableau de substitution des défaillances, le point 1.1.10. c. 2. « Fixation insuffisante du maître-cylindre mais frein toujours opérant » existe pour la CG normale, mais pas pour les véhicules en CG collection. Surtout, treize des défaillances critiques qui peuvent être relevées sur les véhicules en carte grise normale ne sont tout simplement « pas applicables ». Elles concernent essentiellement le frein de secours, les essieux, les fusées, les roulements et la suspension.

DES PROCÉDURES ADAPTÉES

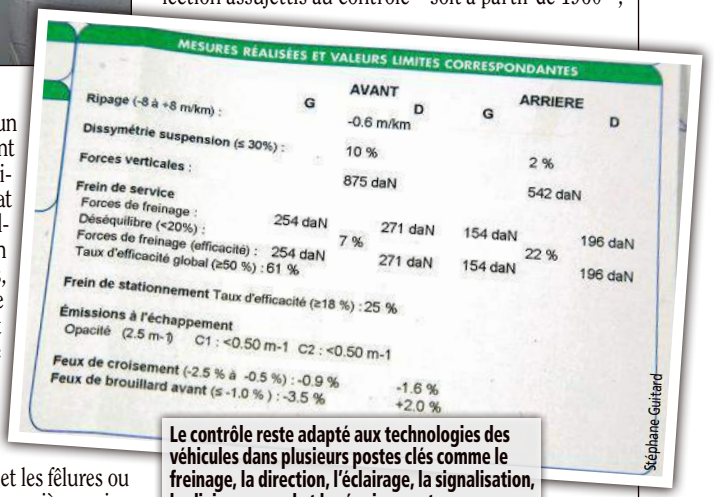
Outre les aménagements attachés à la mention Collection, la loi prévoit toujours, pour les véhicules anciens, l'adaptation des procédures de contrôle aux technologies de l'époque.

En termes de freinage par exemple, pour les véhicules équipés d'un dispositif principal à commande à câble, les mesures d'efficacité et de déséquilibre des freins de service, de stationnement ou de secours ne sont pas effectuées. Le contrôleur indique « H.2.1. Dispositif de freinage principal à commande à câble » au titre de défauts constatés au niveau de la commande et des récepteurs. Pas de mesures non plus pour les véhicules mis en circulation jusqu'au 31 décembre 1919.

Pour ceux qui ont été mis en circulation entre le 1er janvier 1920 et le 31 décembre 1955, dans le cas où le frein de service est à commande hydraulique ou pneumatique sur l'ensemble des essieux, les mesures d'efficacité du frein de service, du frein de stationnement et de secours doivent être réalisées. Toutefois, si un déséquilibre du freinage des roues d'un même essieu est égal ou supérieur à 30 %, c'est le défaut H.2.2.1.4, soit une défaillance mineure, qui sera signalé sur le procès-verbal.

Lorsque le dispositif de freinage à commande hydraulique ou pneumatique n'équipe pas l'ensemble des essieux, le contrôleur vérifie le fonctionnement des récepteurs à l'actionnement de la commande de freinage ainsi que l'état, l'étanchéité et la fixation des éléments constituant le circuit de freinage.

Tous les véhicules mis en circulation à compter du 1er janvier 1956 sont soumis au même contrôle que les autres dès lors qu'ils ne disposent pas d'un certificat d'immatriculation collection. Cependant, comme nous l'avons vu précédemment, pour les véhicules en carte grise collection assujettis au contrôle – soit à partir de 1960 –, les tolérances sont nettement supérieures et une bonne partie des défauts n'est pas applicable.



MESURES RÉALISÉES ET VALEURS LIMITES CORRESPONDANTES

	AVANT G	AVANT D	ARRIERE G	ARRIERE D
Ripage (-8 à +8 m/km) :	-0.6 m/km			
Dissymétrie suspension (≤ 30%) :	10 %		2 %	
Forces verticales :	875 daN		542 daN	
Frein de service				
Forces de freinage :	254 daN	271 daN	154 daN	196 daN
Déséquilibre (<20%) :	7 %		22 %	
Forces de freinage (efficacité) :	254 daN	271 daN	154 daN	196 daN
Taux d'efficacité global (≥50 %) : 61 %				
Frein de stationnement Taux d'efficacité (≥18 %) : 25 %				
Émissions à l'échappement				
Opacité (2.5 m-1) C1 : <0.50 m-1 C2 : <0.50 m-1				
Feux de croisement (-2.5 % à -0.5 %) : -0.9 %				
Feux de brouillard avant (≤ -1.0 %) : -3.5 %			-1.6 %	+2.0 %

Stéphane Guitard

Le contrôle reste adapté aux technologies des véhicules dans plusieurs postes clés comme le freinage, la direction, l'éclairage, la signalisation, les liaisons au sol et les équipements.

Dans la fonction Direction, le contrôle des « Angles et ripage avant » n'est réalisé que si les mesures de freinage sur le freinomètre à rouleaux sont effectuées. Par ailleurs, l'utilisation d'un dispositif de contrôle des jeux à commande pneumatique ou hydraulique est interdite.

En termes d'éclairage et de signalisation, les véhicules mis en circulation jusqu'au 30 avril 1957 ne sont pas soumis au contrôle du réglage des feux de croisement.

Au chapitre des liaisons au sol, le contrôle sur banc de la suspension n'est réalisé que si les mesures de freinage sur le freinomètre à rouleaux sont effectuées. Là encore, l'utilisation d'un dispositif à commande pneumatique ou hydraulique pour le contrôle des jeux est interdite.

Enfin, dans la fonction Equipements, la modification du système de ceintures de sécurité peut s'avérer néfaste. Lorsque le véhicule est équipé de harnais, son possesseur doit présenter une attestation mentionnant cet équipement délivrée par le constructeur, son représentant, les services en charge de la réception des véhicules ou la FFVE. En l'absence de ce document, c'est le défaut 7.1.2.1.1 (détérioration importante et/ou anomalie de fixation) qui est mentionné sur le procès-verbal de contrôle, ce qui donne lieu à une contre-visite. ■

[A suivre]

Equipée du moteur de la R12 TS, la LS offre une conduite dynamique sans être radicale. Nous l'avons choisie pour illustrer ce dossier consacré à l'histoire de la Renault 5.

ELLE EST SENSATION

Renault Communication et Stéphane Guitard

Sommaire

PAGE 20 - ESSAI RENAULT 5 LS 1975.
PAGE 24 - DU PROJET 122 À LA RENAULT 5.
PAGE 26 - LES GRANDES DATES.

NELLE

La Renault 5 est un phénomène ! Après avoir redéfini le concept de voiture urbaine, mi-citadine, mi-utilitaire, elle a donné naissance à une gamme complète avant de devenir un modèle dont tous les constructeurs se sont inspirés. Dans ce dossier d'un genre nouveau, nous allons, au travers de l'essai de l'une de ses versions les plus rares, revenir sur l'histoire de cette auto qui sera, dans les années à venir, l'une des stars de la collection.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Hugues Chaussin** et **Renault Communication**

RENAULT 5 LS

Alors que la R12 Gordini tire sa révérence, la Régie nationale choisit de promouvoir sa petite R5 sur la scène sportive. Le premier opus se nomme LS, et il marque le début d'une extraordinaire lignée. Voici celle par qui tout a commencé…

C'était le bon temps des pattes d'eph', des cheveux longs et des caddies en vrac sur les parkings d'Euromarché. Sur les routes, les années 70 ont vu fleurir une tripotée de petits bolides bardés de peintures de guerre. Elles ont également inauguré les limitations de vitesses, souffert des crises pétrolières et ont vu ressurgir les menaces sur la pratique du sport automobile. Fille des *seventies*, la Renault 5 et ses teintes acidulées s'est présentée comme l'héritière spirituelle de la 4 CV. En se faisant appeler Supercar, elle incarne une nouvelle forme de mobilité, pratique, conviviale, ludique. Pour la première fois, une voiture personnifie l'automobile ! Portée par une habile campagne de communication, la Renault 5 connaît un début de carrière tonitruant. Mais prise dans le tourbillon du succès, elle va rapidement manquer d'une gamme plus étoffée qui comprendrait un peu plus que les deux versions au catalogue : la basique L et une TL plus performante et mieux finie. En concentrant les trois-quarts des ventes, cette dernière a clairement indiqué la direction à prendre dans l'hypothèse d'un élargissement de l'offre : plus de puissance et de prestations. C'est ainsi qu'a mûri l'idée d'une troisième version typée grande routière à l'image dynamique et dotée d'un confort accru. Les jeunes automobilistes plutôt à l'aise financièrement et essentiellement urbains constituent le cœur de cible du futur modèle baptisé LS. Des personnes qui n'ont pas encore fondé une famille et qui veulent se faire plaisir avec une petite voiture ambitieuse. Car la LS n'est pas présentée comme une sportive, mais plutôt comme une routière compacte.

Les deux blocs feux de recul/éclaireur de plaque ont été inaugurés sur la LS. On les a ensuite retrouvés, entre autres, sur les TS, TX, Automatic et GTL.

Vive et alerte, la R5 LS a presque tout d'une grande dans la circulation

Elaborée sur une base de TL, elle est animée par le moteur de la R12 TS, un 4 cylindres culbuté de 1 289 cm³ dont la puissance est ici augmentée. Si la performance pure n'est pas recherchée, polyvalence et fiabilité sont au cœur du programme. Donnée pour 155 km/h, l'auto est chronométrée par les essayeurs à 147 km/h sur l'anneau de Montlhéry, ce qui donne, une fois le coefficient de correction appliqué, un bon 151 km/h. Les accélérations relevées sont en moyenne de 36,3 secondes aux 1 000 mètres départ arrêté. Vive

La LS est une bourgeoise discrète. A part les jantes larges à six trous et les autocollants optionnels, pas grand-chose ne permet de la distinguer d'une R5 ordinaire.

et alerte, la R5 LS a presque tout d'une grande dans la circulation. Au feu vert, elle détale comme un lièvre, alors que sur les nationales, elle joue des coudes avec plus grosses qu'elle. Mécaniquement, ce modèle se distingue également par sa transmission spécifique. Issue de la TL, sa boîte 4 bénéficie de rapports de 2e et de 3e modifiés ainsi que d'un couple court destiné à renforcer la nervosité. Le freinage mixte est également adapté aux performances puisqu'il comporte un double circuit et un dispositif d'assistance. Question châssis, l'avant reçoit une barre stabilisatrice majorée alors que l'arrière s'équipe d'un stabilisateur, contrairement aux L et TL. Enfin, les phares à iode accueillent un deuxième faisceau alimentant des longues portées intégrées.
L'équipement comprend un essuie-glace arrière et une lunette dégivrante, des jantes stylées, un compte-tours et de la moquette à l'avant. En revanche, les glaces teintées n'apparaissent que sur la liste des options, de même que les stickers décoratifs, il est vrai peu discrets et donc pas forcément du goût de tout le monde. Enfin, la LS inaugure une nouvelle planche de bord au revêtement appelé "grain lunaire". Panoplie d'autocollants mise à part, cette petite voiture reste sobre et de bon ton. Elle passe volontiers pour une R5 ordinaire, mais qui roule tout de même au Super. Présentée à la presse et en couverture des catalogues dans une teinte bleue métallique dont elle a l'exclusivité, la LS suggère la sportivité, mais avec retenue. En mettant l'accent sur le confort et l'équipement, elle joue aussi les petites-bourgeoises.

Les garnitures de portières matelassées ne sont pas plus cossues que sur une TL.

L'ensemble de strippings de carrosserie était proposé en supplément. Il apporte une touche sportive au modèle.

En 1974, acheter une R5 LS était tout simple. Il suffisait de se rendre chez son agent Renault, puis de signer un chèque de 19 200 F hors options... si on en avait les moyens. Cette auto était assez chère, mais elle a connu un petit succès puisqu'il s'en est vendu plus de 30 000 exemplaires au terme du premier exercice.

Les phares Cibié "Kangourou" à iode sont une particularité de la LS. Ils renferment un deuxième faisceau longue portée.

La LS bénéficie d'une commande de vitesses au plancher, mais aussi d'un étagement de boîte adapté aux ressources du moteur. Dommage que la sélection ne soit pas meilleure.

Petite mais pratique, la R5 LS se transforme volontiers en camionnette lorsque l'on rabat la banquette arrière. Sans cela, le coffre est déjà logeable et facile à charger.

Christian Muratet et sa Renault 5 LS 1975

"La première prépa de mon père"

Cette auto est une sorte d'hommage, aux yeux de Christian. Un hommage à son père Maurice, présent ici à ses côtés, qui lui a transmis l'amour des moteurs et de la mécanique de compétition. « Mon père a fait plus de 1 000 moteurs dans sa carrière. Il a également préparé de nombreuses autos pour différentes disciplines du sport automobile. L'une de ses spécialités fut les courses monotypes Renault en circuits, et c'est grâce à la R5 LS qu'il a mis le doigt dans l'engrenage. En effet, cette auto fut la première qu'il prépara, en 1976, au bénéfice d'un client de Montauban. Je me souviens qu'elle était jaune soleil. En 2013, je me suis donc mis en tête de reconstruire une LS Coupe depuis une vraie caisse de LS et à partir de pièces authentiques. Les R5 LS sont très difficiles à trouver, il y en a peu sur le marché. Lorsque je suis tombé sur l'annonce qui proposait cet exemplaire marron, j'ai foncé illico à Limoges. Elle appartenait à un agriculteur nommé Maurice Villeneuve, une personne qui l'avait achetée, d'occasion, en 1976. Lorsque j'ai vu l'auto, plus très fraîche en carrosserie mais rigoureusement complète et conforme, je me suis soudain dit qu'il serait dommage de la transformer en version Coupe. Je l'ai donc acquise, puis j'ai entrepris sa restauration intégrale depuis la caisse nue. Les sièges étaient abîmés, mais par miracle, j'ai pu dénicher un rouleau de tissu neuf d'origine. Quelle chance d'avoir pu refaire les sièges à l'identique ! » ■

Identification

Numéro de moteur : plaque fixée sur le bloc-moteur, au-dessus du filtre à huile.

Plaque constructeur : agrafée sur la doublure d'aile AVD.

Plaque ovale : rivetée sur la doublure d'aile AV droite. Frappe à froid : sur la partie AV du plancher de coffre. Référence peinture : marquée au pochoir sur la doublure d'aile AV droite.

Le secret de la R5 LS : un moteur de R12 TS doté de quatre chevaux supplémentaires.

Il faut se pencher sous l'auto pour découvrir l'un des secrets cachés du modèle : cette barre stabilisatrice arrière. Au passage, vous aurez constaté la qualité de la restauration.

Passeport technique Renault 5 LS

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal AV. Bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes par cylindre, rappel par ressorts hélicoïdaux. Vilebrequin en fonte renforcé supporté par cinq paliers, antifriction par coussinets, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages ■ **Cylindrée :** 1 289 cm³ ■ **Alésage x course :** 73 x 77 mm ■ **Puissance maxi :** 64 ch DIN à 6 000 tr/mn ■ **Couple maxi :** 9,6 mkg DIN à 3 500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 9,5:1 ■ **Alimentation :** un carburateur double corps Weber 32 DIR, pompe à essence mécanique ■ **Allumage :** par batterie 12 V 40 Ah, bobine et distributeur, alternateur ■ **Refroidissement :** liquide.

TRANSMISSION

Traction-avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec, commandé par câble ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR (type 354), levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,67 – 2e : 2,37 – 3e : 1,52 – 4e : 1,03 – MAR : 3,23 ■ **Rapport de pont :** 8 x 29.

STRUCTURE

Coach 5 places, coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par bras inférieurs oscillants, barres de torsion longitudinales, barre stabilisatrice 16 mm et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR :** roues indépendantes par bras tirés, barres de torsion transversales, barre stabilisatrice de 14 mm et amortisseurs télescopiques ■ **Jantes :** en tôle 4,5 B 13 ■ **Pneus :** 145 SR 13 à arceaux droits ■ **Freins :** disques AV/tambours AR, double circuit et assistance par Mastervac ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Rayon de braquage :** 4,90 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,50 x 1,52 x 1,40 m ■ **Empattement :** 2,40 m ■ **Voies AV/AR :** 1,29/1,24 m ■ **Poids :** 770 kg (à vide).

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 155 km/h ■ **1 000 m DA :** 36''3.

PRODUCTION

Février 1974 à mars 1975 : la production totale des types R1224 (LS et TS confondues) s'élève à 409 859 exemplaires jusqu'en décembre 1983. Si les deux modèles ne sont pas différentiés dans les registres, nous savons toutefois qu'il y a eu 30 043 LS en 1974, puis 63 295 LS et TS en 1975 (source *L'Argus*) ■ **Prix en 1974 :** 19 200 F ■ **Type Mines :** R1224 ■ **Options :** garnissage simili, toit ouvrant, peinture métallisée, vitres teintées et pare-brise feuilleté, griffes LS AV et filets décoratifs ■ **Nuancier :** blanc 355, bleu clair 410, jaune citron 301, rouge 733, orange 311, beige métal 113, vert Bornéo métal 906, bleu métallique 457, bleu foncé 460 ■ **Puissance fiscale :** 7 CV.

COTATION

Devenues très rares et aussi recherchées que les premières R5 Alpine, les LS sont extrêmement convoitées et ne passent jamais une heure lorsqu'elles sont publiées dans les petites annonces. De fait, une très belle LS peut désormais se monnayer aux alentours des 8 000 euros.

La LS dispose d'une sellerie mixte simili et jersey dont le confort et la présentation sont remarquables.

Le carburateur double corps Weber de 32 mm ménage la souplesse, tout en permettant une belle nervosité. Les 780 kg que pèse cette R5 y sont aussi pour quelque chose.

La LS est un nouveau modèle à part entière. A ce titre, elle bénéficie d'un revêtement de tableau de bord inédit appelé "grain lunaire", d'un volant spécifique (aujourd'hui très rare), ainsi que d'un combiné d'instruments à cadrans rectangulaires équipé d'un compte-tours.

Devenir propriétaire d'une LS en 2018 est une autre paire de manches… En effet, ces petites merveilles ont quasiment toutes disparu de la surface de la planète. Et les rares survivantes sont souvent dans de tristes états. Je vous prie de croire que lorsque je me suis retrouvé face à l'exemplaire en photo sur ces pages, une auto authentique et rigoureusement conforme, je n'ai pas tourné dix fois autour du pot. Il me fallait trouver son propriétaire et le convaincre de nous confier sa perle rare ! Ce devait être mon jour de chance. Non seulement Maurice et Christian Muratet, motoristes de père en fils, ont accepté de bonne grâce, mais ils m'ont aussi proposé de vous présenter leur TS en configuration Coupe. Pincez-moi, je rêve !

Nous voici donc rendus en région toulousaine, sous le premier cagnard de ce début d'été. Sans faire de chichis, le père et le fils me suggèrent illico de conduire la LS jusqu'aux vestiges du circuit de Cadours Laréole, à trois-quarts d'heure de là. Certes, les abords de cet ancien tracé non permanent fleurent aujourd'hui davantage le glyphosate que l'huile de ricin calcinée, mais je parie que nos deux R5 vont y retrouver leurs instincts premiers. Chemin faisant, j'observe, je manipule, j'apprécie. Bref, je fais mon boulot, instinctivement. Sous mes yeux ébahis figure le premier tableau de bord sportif ayant équipé une Renault 5. Il comporte un compte-tours central et un compteur gradué jusqu'à 180. Posé juste devant, le volant à deux branches ne m'évoque rien de connu. Normal, il est spécifique à cette version. Allez dénicher ça aujourd'hui… Evidemment, le levier de vitesse ne se situe pas au tableau de bord mais au plancher, alors que le revêtement de la planche de bord, fort sympathique à l'œil, proscrit tout reflet gênant. La sellerie mixte simili et

Son moteur offre à la LS des performances dignes d'une berline de gamme supérieure

tissu peau de pêche est cossue, les contre-portes sont matelassées, il y a deux cendriers à l'arrière. Bref, l'ensemble est assez flatteur. Après plusieurs minutes de roulage, mes impressions de conduite s'affinent. Le moteur répond avec une promptitude permettant d'oser des dépassements strictement impossibles avec une TL. Je ne parlerai même pas de la modeste L et de son bloc issu de la Dauphine… A défaut d'avoir un caractère sportif, la mécanique est donc suffisamment puissante pour procurer à cette petite auto des performances dignes d'une berline de gamme supérieure. Comme dit précédemment, la boîte bénéficie d'un étagement qui avantage les accélérations, tout en favorisant la vitesse et les consommations du fait de la 4e non raccourcie. En contrepartie, un trou est perceptible entre la "trois" et la "quatre". Ce qui me dérange, c'est la qualité de la sélection, et en particulier l'engagement de la troisième vitesse assez peu intuitif. Je ne saurais vous dire si ce défaut vient du dessin de la grille ou bien d'un guidage peu efficace. Peut-être un peu des deux… Le comportement routier est bien amélioré par rapport aux R5 L et TL, principalement grâce au montage d'une barre stabilisatrice arrière, même si nous avons perdu l'habitude des tractions qui prennent un roulis exagéré. Sans doute encore souple en suspensions, la LS est ainsi pénalisée par des mouvements de caisse prononcés. Ceux-ci ont tout de même une vertu : celle d'inciter à conduire proprement et à soigner ses trajectoires afin de minimiser les transferts de charge. La conduite de la version Coupe m'apportera, dans un deuxième temps, la preuve des prédispositions sportives de cette petite auto : une fois équipée de suspensions appropriées et de pneus à gommes tendres, la LS (ou TS dans le cas présent) peut être menée énergiquement sans avoir le sentiment de combattre en permanence les effets de l'inertie. En prime, la démultiplication est raccourcie par les pneus à table basse, la direction est nettement plus directe et les 80 ch du bloc lui octroient une bienveillante nervosité. Cerise sur le gâteau : l'arbre à cames "croisé" offre au moteur le ralenti boiteux caractéristique des voitures de course. Car c'en est une, une vraie ! S'il est clair que la R5 LS aurait gagné à être munie de disques de freins à l'arrière, son système mixte à double circuit couplé à une assistance procure un ralentissement net, suffisant sur route mais encore juste en compétition. Heureusement, le choix des plaquettes était laissé à la discrétion des concurrents, alors que le montage d'une paire de boas de refroidissement permettait d'augmenter l'endurance des freins avant. De ce point de vue, on touche du doigt les limites d'une préparation économique destinée à obtenir une auto de course bon marché. Mais la R5 LS, c'était avant tout un premier pas dans la compétition et dans l'univers des petites grandes routières. De ce double point de vue, on peut dire qu'elle est sensationnelle ! ■

Merci à Maurice et Christian Muratet pour leur accueil et leur disponibilité. Si vous voulez faire reconstruire un moteur ou restaurer une ancienne, n'hésitez pas à frapper à leur porte (Muratet Sport, www.muratet sport.fr, T. 06 80 62 84 52).

Dotée de surfaces lisses et de formes douces et nerveuses à la fois, la Renault 5, uniquement disponible en trois portes jusqu'à l'été 1979, est une belle réussite esthétique. Notez l'ensemble lave-glace et dégivrage arrière monté en série sur la LS.

DU PROJET 122 À LA RENAULT 5

Renault Communication

Initialement, les stylistes hésitaient entre phares ronds et rectangulaires. Sur les premières maquettes à l'échelle 1, aux débuts des années 70, les codes esthétiques de la calandre des R12 et R16 sont encore bien présents.

Renault Communication

Cette étude à la gouache de Michel Boué date de 1967. On est encore loin du dessin définitif, mais quelques traits sont déjà là, à commencer par les feux AR et les boucliers.

Renault Communication

Ces croquis, datant eux aussi de 1967, sont dus au crayon de Gaston Juchet.

Nous sommes en 1967 et Pierre Dreyfus, le patron de la Régie nationale, approuve le projet d'un petit véhicule d'un genre nouveau. Il doit s'agir d'une voiture compacte, plutôt citadine, pratique sans être utilitaire et techniquement proche des Renault 4 et 6 afin de limiter les coûts. Une voiture "branchée", séductrice, à deux portes et hayon arrière, novatrice dans la forme et dans l'esprit. Il s'agit de satisfaire une clientèle féminine, jeune, qui va de l'avant. Pour beaucoup, ce sera la première deuxième voiture, celle qui doit accompagner l'ascension sociale tout en s'immisçant dans la vie de famille. Si l'idée d'un véhicule à trois portes n'a pas emporté l'adhésion de tous, à commencer par les vendeurs de la marque, l'histoire a prouvé à maintes reprises que cette configuration n'était pas un frein au succès. La Cox en est le meilleur exemple. Comme pour appuyer ce parti pris, la version à cinq portes ne sera mise sur le marché qu'en 1979, soit sept ans après la sortie du modèle. Le designer Michel Boué esquisse une auto souriante, aux formes douces et sympas. Une voiture qui, comme les R15 et 17, délaissera les lames de pare-chocs au profit de boucliers en matière synthétique s'harmonisant avec la ligne. Ces derniers seront fabriqués dans une unité nouvelle construite spécialement à Dreux, dans l'Eure-et-Loir. Le véhicule sera peint dans des teintes vives tout à fait dans la tendance de cette fin janvier 1972, période durant laquelle est officiellement présentée cette auto aussi surprenante que ne le fut, 25 ans auparavant, la 4 CV. Pour cause de décès prématuré, Michel Boué n'aura hélas pas la chance de voir sa création prendre la route.

Lancée hors Salon après de nombreux tests sur les pistes d'essai de Lardy, la R5 est proposée en deux versions distinctes : la L de 4 CV dont le moteur trois paliers de 782 cm^3 provient de la Renault 4, et la TL équipée du 4 cylindres Sierra 956 cm^3 dérivé de la R8. Hormis sa structure monocoque et ses amortisseurs arrière verticaux qui rappellent la R16, la R5 se rapproche techniquement des R4 et R6 avec sa suspension par barres de torsion avant et arrière, sa boîte de vitesses en porte-à-faux avant et son levier de changement de vitesse au tableau de bord. Curieusement, alors que la R8 fait valoir quatre freins à disque depuis belle lurette, la R5 se contente de disques avant sur la TL, alors que la version L n'a droit qu'à de simples tambours sur les quatre roues. Décrite par la presse comme une voiture « sympa et marrante », la Renault 5 met immédiatement en avant son côté pratique et utile. Vive, astucieuse, gaie et à l'aise dans les manœuvres, elle est totalement en phase avec les besoins et les modes de l'époque. Elle s'impose d'ailleurs dès la première année comme l'un des best-sellers de la construction automobile européenne, avec des cadences atteignant rapidement les 1 200 exemplaires par jour. Le triomphe est retentissant, 126 300 exemplaires étant produits au terme de l'année 1972. En 1973, la petite Renault doublera quasiment cette performance ! On ne le sait pas encore, mais la Renault 5, qui mérite amplement son petit nom de Supercar, sera la locomotive d'un empire créé en 1898 par cet audacieux jeune homme nommé Louis Renault. Plusieurs décennies plus tard, son entreprise deviendra le premier groupe industriel français, le principal producteur mondial de voitures à traction avant et le troisième constructeur automobile européen. ■

Renault Communication

En comparant ces deux dessins très aboutis, on comprend que les designers ont longtemps hésité entre vitres descendantes et coulissantes.

Dirigées par Michel Boué, les études de style ont débuté en 1968.

Renault Communication

LE LOGO INTERDIT

En 1971, la Régie nationale inaugure son nouveau logotype, non pas en grande pompe, mais en l'apposant sur ses nouveaux modèles : R15, R17, puis R5. Nettement plus imposant que la précédente "pointe de diamant" de 1959, elle-même une évolution du losange apparu en 1925 sur le capot des luxueuses 40 CV, ce losange aplati au style épuré ne fera pas long feu à cause de l'action en justice intentée par le fournisseur de produits chimiques Kent. Ce dernier estimant la nouvelle identité de Renault calquée sur son sigle, il obtient gain de cause, obligeant ainsi le constructeur automobile à modifier son logo, mais aussi à… retirer les emblèmes apparaissant sur les voitures déjà vendues. Dans l'urgence, Pierre Dreyfus propose au peintre Victor Vasarely de réaliser un nouveau logotype présenté en 1972. Dès lors, le rappel des véhicules a pu être mis en place et les propriétaires qui le désiraient, ou bien ceux ayant emmené leur auto pour une simple révision, sont repartis avec un sigle de calandre inédit, un centre de volant modifié et un cache autoradio tout neuf. Heureusement pour les collectionneurs que nous sommes, de nombreuses R5 de début de production sont passées entre les mailles du filet, et le fameux "logo interdit", appelé aussi "logo Kent", se retrouve encore de temps en temps sur une Renault de 1971 ou 1972. De fait, ces autos sont de sacrés collectors.

Hugues Chaussin

Janvier 1972, la gamme Renault 5 est dévoilée. C'est le début d'une longue histoire.

Renault Communication

LES GRANDES DATES

Renault Communication

Bien dans la tendance *seventies* à son lancement, la "5" a su évoluer pour rester dans le coup.

En quinze ans de carrière, la Renault 5 n'a eu de cesse d'évoluer pour s'adapter à son époque et, ainsi, rester dans le coup. Nous vous proposons donc les petits détails et grosses avancées de l'histoire d'un modèle pas comme les autres.

OCTOBRE 1971
Production des premiers exemplaires **L** (4 CV, 782 cm^3, 33,5 ch DIN) et **TL** (5 CV, 956 cm^3, 44 ch DIN, freins à disques et jantes ajourées, baguettes de bas de caisse, banquette AR rabattable).

28 JANVIER 1972
Présentation du modèle et prise des premières commandes.

1973
TL : levier de vitesse au plancher disponible en option (140 F).

FÉVRIER 1974
Fabrication des premières versions **LS**, kit de transformation disponible pour la Coupe sur circuits.

SEPTEMBRE 1974
L, TL : aérateurs aux extrémités de la planche de bord. **TL :** lunette AR chauffante et rétro jour/nuit de série.

MARS 1975
Présentation de la **R5 TS** destinée à remplacer la LS (même moteur 7 CV, 1 289 cm^3, 64 ch DIN, feux de recul, ceintures AV à enrouleurs, appuis-tête incorporés aux dossiers des sièges AV, levier de vitesse gainé, petite console centrale, moquette de plancher).

SEPTEMBRE 1975
L : dynamo remplacée par un alternateur. Apparition de la **R5 Société** (mécanique TL, panneaux de custode tôlés, pas de banquette AR).

OCTOBRE 1975
Tous modèles : réservoir d'essence muni d'un système antirefoulement.

FÉVRIER 1976
Apparition de la **R5 GTL** (moteur dérivé de la TS, 7 CV, 1 289 cm^3, 44 ch DIN, protections latérales en plastique. Jantes, feux de recul, tableau de bord, volant, console centrale, moquette et levier de vitesse idem TS).

MARS 1976
Présentation de la **R5 Alpine** (moteur 8 CV, 1 397 cm^3, culasse hémisphérique, 93 ch DIN, boîte 5, bouclier AV avec déflecteur, phares antibrouillard, filets décoratifs sur carrosserie, essuie-glace AR, sièges AV avec appui-tête intégré, nouveau tableau de bord et volant trois branches de type sport, jantes tôle style R12 Gordini).

Renault Communication

La première Renault 5 Alpine, avec se filets rouges, est devenue une icône recherchée.

JUILLET 1976
L, TL, Société : ceintures AV à enrouleurs. **L :** nouveau moteur 5 CV 845 cm^3, 36 ch DIN (en remplacement du 782 cm^3 4 CV), levier de vitesse au plancher. **GTL :** moteur 42 ch au lieu de 44 ch. **TS :** glaces de custodes ouvrantes, bac-accoudoir dans les portes. **Alpine :** glaces de custode ouvrantes.

Renault Communication

Les sièges "tulipe" issus de la R12 TS ont été montés sur les R5 TS et Alpine jusqu'en juillet 1979.

MARS 1977
Société : choix possible entre panneaux AR tôlés ou vitrés.

R5 LS ET TS COUPE

Hugues Chaussin

Extérieurement on mesure toute la simplicité du kit Coupe. Sous le capot, ce n'est pas la même histoire.

Non remplacée en 1974, la R12 Gordini n'a pas eu de descendance immédiate. Malgré cette lacune, la Régie Renault n'a pas souhaité se retirer d'un domaine sportif qui lui avait assuré une très importante promotion par le passé : les courses monotypes sur circuits. La sortie de la R5 LS a été opportune car elle a permis d'occuper le terrain sportif durant le temps où les bureaux d'études concoctaient la remplaçante de la Gordidouze, une R5 Alpine qui sera fabriquée à Dieppe. La R5 LS étant une petite voiture économique, la Régie opte pour une Coupe très attractive financièrement. Un véritable premier pas pour les compétiteurs en herbe. Le kit permettant de transformer une R5 LS d'origine – puis la TS dès sa sortie – en modèle adapté aux circuits (vitesse 175 km/h) est à installer soi-même. Il se compose des éléments suivants : canule d'échappement Devil, embrayage spécifique, filtre à huile déporté et plaque sandwich, radiateur d'huile, coiffe de carbu pour admission dynamique, plaque d'isolation thermique à l'échappement, jupe avant munie de deux boas de refroidissement des disques de freins, jantes élargies Dunlop (5,5" x 13) chaussées de pneus Dunlop Sport Formula en 155/70 SR13, amortisseurs spécifiques, barres de torsion spéciales, barres stabilisatrices 18,7" AV et 21" AR, crémaillère de direction directe, arceau de sécurité Devil six points, extincteur Sicli 5 kg, coupe-circuits intérieur et extérieur, volant cuir trois branches d'Alpine A310 et harnais quatre points. Le moteur bénéficie également de pièces spéciales élevant la puissance à 80 ch DIN (soupapes et ressorts, carburateur modifié, couvre-culasse bleu avec bouchon alu vissé, collecteur d'échappement Devil, arbre à cames, bielles, bougies). En revanche, l'usinage et l'équilibrage sont strictement interdits afin de contenir le coût de la préparation. L'ensemble du kit était vendu 4 500 F HT sans le volant.

Hugues Chaussin

Le spoiler rapporté sera vite remplacé par l'ensemble monobloc de la 5 Alpine.

JUILLET 1977

Rétro extérieur noir mat. **L :** lunette AR chauffante, disparition du monogramme. **TL :** sortie d'échappement AR au lieu de latérale, prise diagnostic. **GTL :** assistance de freinage, glaces de custode ouvrantes, console autoradio, prise diagnostic. **TS, Alpine :** console autoradio, prise diagnostic. **Société :** deux moteurs au choix (845 cm^3 ou 956 cm^3).

FÉVRIER 1978

Apparition de la **R5 Automatic** (moteur 7 CV, 1 289 cm^3, 55 ch DIN, transmission automatique trois rapports à commande électronique, toit vinyle, sièges avec appui-tête, pare-chocs et protections latérales noirs, roues de style, console radio, accoudoirs de portes AV formant vide-poche).

Renault Communication

Apparue en 1978, la version Automatic se reconnaît à son toit vinyle noir.

AVRIL 1978

Série limitée **R5 Monte-Carlo** (moteur TS, peinture rouge et jaune à toit noir, boucliers Alpine, déco de caisse, rétro Californian).

JUILLET 1978

Suppression de la R5 Monte-Carlo. **Tous modèles :** ceintures AR (sauf Société), feux AV bicolores, totalisateur à six chiffres. **TL :** nouvelles roues, suppression des enjoliveurs. **GTL :** puissance fiscale 5 CV au lieu de 7, lave-glace électrique, sièges AV à appui-tête intégré. **Automatic :** lave-glace électrique. **Alpine :** montre digitale. **Société :** nouvelles roues sans enjoliveurs.

NOVEMBRE 1978

Série limitée **Le Car** (moteur TS, boucliers noirs, roues alliage, antenne de toit style téléphone, montre digitale, fermeture centralisée des portes, essuie-glace AR, catadioptres

Renault Communication

Réalisée sur la base d'une TS, la série limitée Monte-Carlo célébrait le podium des R5 Gr. 2 dans le rallye du même nom.

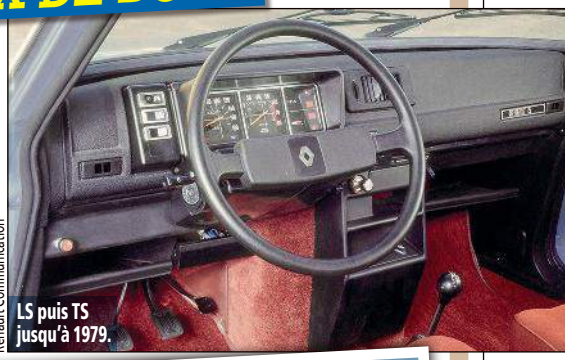
WAYNE, Alexander/Renault Communication

La version Le Car se vendra aux USA. Etonnant, non ?

LES TABLEAUX DE BORD

Tous modèles sauf LS, TS jusqu'à 1979.

Huques Chaussin



LS puis TS jusqu'à 1979.

Renault Communication

Alpine jusqu'à l'été 1976.

Renault Communication

Alpine 1976-1979.

Renault Communication

Turbo 1980-1981.

Renault Communication

Tous modèles, sauf TS, Alpine à partir de juillet 1979.

Renault Communication

TS à partir de juillet 1979.

Renault Communication

Alpine 1979-1981.

Renault Communication

Alpine Turbo et Turbo 2.

Renault Communication

Renault Communication

Si vous pensiez que la 5 était une petite voiture dans laquelle on ne mettait rien...

LES CLUBS

Air-5, Matthieu Rolland, 52 A rue de la Mairie, 45800 Saint-Jean-de-Braye, T. 06 79 80 48 81, air5@ymail.com
Renault 5 Sport Club, 22 rue de La Chapelle, 83390 Pierrefeu-du-Var, T. 04 94 48 25 33, renault5sport@orange.fr
International Turbo 5 (IT5), Jocelyn Aris, 7 Le clos Mijean, 13420 Gémenos, T. 06 12 56 60 41, it5@laposte.net
Club R5 Alpine Turbo, 4 rue des Joncs, 86340 Les Roches-Prémarie, infos@clubr5.com
Club des Amateur d'Anciennes Renault (CAR), 14 avenue Galilée, 92350 Le Plessis-Robinson, T. 01 46 31 78 08, *www.anciennesrenault.com*
Générations R5, T. 06 41 31 73 41, *www.generations-r5.com*

latéraux, protection plastique des boutons de portes, double baguette chromée sur calandre, inscriptions Le Car sur capot et flancs et Le Car by Renault sur hayon ; teintes gris argent, gris Elysée ou rouge).

Renault Communication

Les sièges des secondes générations de GTL, TS et Alpine offrent un dessin plus classique, mais surtout un bien meilleur maintien.

JUILLET 1979

Nouvelle carrosserie **quatre portes** disponible sur finitions Base, TL et GTL. **Base, TL, GTL :** nouvelles commandes et planche de bord, volant à branche horizontale, dossier de banquette AR rehaussé, nouveau rétro extérieur. **Sur deux portes uniquement :** panneaux intérieurs avec deux vide-poches et cendrier côté droit. **Société :** moteur 956 cm³ remplacé par un 6 CV, 1 108 cm³, 45 ch DIN. **Base :** puissance fiscale 4 CV au lieu de 5, sièges AV à dossier rehaussé avec guide appui-tête. **TL :** moteur 4 CV, 1 108 cm³, 45 ch DIN, sièges AV à dossier rehaussé avec guide appui-tête. **Automatic :** puissance fiscale 6 CV au lieu de 7. **GTL :** moteur 4 CV identique TL. **GTL, Automatic, TS :** boucliers et protections latérales teinte anthracite. **GTL :** montre sur planche de bord, console autoradio revêtue de moquette, sièges AV style "pétale" sans appui-tête. **Automatic :** montre sur planche de bord, console autoradio revêtue de moquette, sièges AV style "pétale" avec appui-tête. **TS :**

LES BOUCLIERS

Hugues Chaussin

Boucliers gris : tous modèles sauf Automatic jusqu'à 1979.

Nic/Wikimedia Commons

Boucliers noirs : Automatic 1978-1979.

Orde242/Wikimedia Commons

Anthracite : GTL, TS, Automatic 1979-1981 ; Société, Base à partir de juillet 1982.

Stéphane Guitard

Spoiler intégré : GTL, TS puis TX à partir d'octobre 1981.

Renault Communication

Spoiler + phares additionnels : Alpine et Alpine Turbo.

R5 TURBO : LE **MONSTRE**

Hugues Chaussin

C'est la version de tous les superlatifs. Hypertrophiée, hyperpuissante, méga-impressionnante, la R5 Turbo est née à la fin des années 70. C'est au Salon de Paris 1978 qu'est dévoilée une maquette à l'échelle 1, réalisée chez Heuliez, du futur modèle. Elle n'est pas motorisée, mais la mécanique est en gestation dans les locaux de Renault Sport à Viry-Châtillon. En compétition, les blocs turbocompressés du losange raflent tout, que ce soit en endurance ou en F1, c'est pourquoi cette solution est retenue pour la future bête de rallye. Le véhicule définitif, assemblé chez Alpine à Dieppe (comme le seront tous les exemplaires suivants), sera présenté au Salon de Bruxelles 1980. Numérotés de 1 à 1678, les modèles de série seront vendus à compter du mois de mai et jusqu'à l'été 1982. Forte de 160 ch, la R5 Turbo dépasse les 200 km/h et bénéficie d'un comportement routier exemplaire avec son moteur en position centrale arrière. Hormis des performances de pointe, l'auto se démarque par un style qui lui est propre particulièrement travaillé dans l'habitacle. Les sièges, la planche de bord et le volant, signés Marcello Gandini, ne ressemblent à rien d'autre de connu, ce qui procure à la Renault une identité forte. Peinte en rouge ou en bleu, elle se singularise également par son intérieur assorti (bleu sur les autos rouges, rouge sur les bleues). Avant tout destinée à courir en rallyes dans les Groupes 4 et B, cette deux places sera en outre disponible dans plusieurs évolutions spécialement élaborées pour la compétition. Chacune d'elles proposera un éventail de puissances allant de 185 ch (Cévennes) à 350 ch (Maxi). Très éloigné de la série, le 4 cylindres culbuté se transforme en une incroyable usine à gaz dont seuls les pilotes les plus adroits tireront parti. A l'automne 1982, la R5 Turbo est remplacée par la Turbo 2, une version simplifiée dotée de la même mécanique mais accueillant des ouvrants en acier et un intérieur identique à la TS. Moins exclusif que le précédent, ce modèle restera au catalogue jusqu'en 1986. Il sera produit à 3 183 exemplaires.

console autoradio revêtue de moquette, sièges AV style "pétale" avec appui-tête. **Alpine :** console autoradio revêtue de moquette, sièges AV "pétale" avec appui-tête, mano d'huile et voltmètre à la place du réceptacle à monnaie, dossier AR rabattage par moitié, cache-bagages. **Société :** sièges AV à dossier rehaussé avec guide appui-tête.

MAI 1980

Nouvelle version **R5 Turbo** (moteur central AR, 6 CV, 1 397 cm^3, 160 ch DIN, boîte 5, deux places, sièges, planche de bord, volant et éléments de carrosserie spécifiques).

JUILLET 1980

Tous modèles : poignées extérieures noires, généralisation des balais d'essuie-glaces noirs. **Automatic :** disponible également en carrosserie cinq portes. **GTL :** appui-tête de série.

FÉVRIER 1981

Automatic : nouveau moteur 5 CV, 1 397 cm^3, 58,5 ch DIN.

JUILLET 1981

Tous modèles : nouveaux monogrammes, commodo unique de commande d'éclairage, clignotants et avertisseur. **Base, Société :** drap imprimé diagonal remplaçant celui à pois.

OCTOBRE 1981

GTL : nouveau bouclier avec spoiler AV, option boîte 5 (500 F). **TS :** nouveau moteur 6 CV, 1 397 cm^3, 63 ch DIN, boîte 5, bouclier AV idem GTL. **TX :** nouvelle version sur base TS ou Automatic. Direction assistée, lève-vitres électriques, jantes alliage. **Alpine Turbo :** remplace l'Alpine (moteur 7 CV, 1 397 cm^3, 110 ch DIN, roues alliage de série, quatre disques de freins).

JUILLET 1982

Base, Société : boucliers teinte anthracite au lieu de beige, freins AV à disques, roues ajourées. Commandes chauffage éclairées sur Société 1 100. **TL, Automatic :** bouclier AV spoiler idem GTL, TS, TX. **TS, TX à boîte mécanique :** allumage électronique, essuie-glace AR idem Automatic. **Alpine Turbo :** essuie-glace AR idem Automatic, décoration latérale avec inscription Turbo en remplacement du A5, pré-équipement radio avec antenne, câblage et grilles HP. Apparition de la **Campus** (moteur 4 CV, 845 cm^3, 37 ch DIN, toit ouvrant, rééquipement radio, spoiler AV, roues de style, déco latérale, bouchon antivol, becquet ZR, feux de recul ; teinte unique bordeaux). Nouvelle version **Turbo 2** en remplacement de la Turbo. Moteur identique mais présentation simplifiée avec tableau de bord, volant et sellerie idem TS, nuancier élargi.

OCTOBRE 1983

La **Super Campus** remplace la Campus (Idem Campus sauf moteur 956 cm^3, 44 ch DIN, essuie-glace AR, nouvelles teintes jaune Van Gogh et bleu Versailles en plus du bordeaux).

MARS 1984

Apparition de la **Lauréate Turbo** qui remplace l'Alpine Turbo (équipement simplifié, roues style R12 Gordini avec pneus 175/60/13, décor spécifique, boucliers et calandre de la couleur de la caisse ; teintes blanc, rouge ou gris argent métallisé).

JUILLET 1984

Nouvelle version **Lauréate** élaborée depuis les modèles L, TL (bouchon antivol) et GTL (sièges "pétale", montre digitale). Roues style R12 Gordini, décor spécifique, boucliers et calandre de la couleur de la caisse ; teintes sable, blanc, rouge, gris argent métallisé, cendre métallisé.

OCTOBRE 1984

Fin de production suite à la présentation de la nouvelle R5 surnommée **"Supercinq"**.

1985

Liquidation des stocks de R5 Lauréate, vente de 182 Turbo 2 et 7 "Maxi 5". Les 143 dernières Turbo 2 seront écoulées en 1986.
Production totale (incluant Siete espagnole, Saipa 5 et PK iraniennes) : 5 580 626 exemplaires. ■

Renault Communication

L'Alpine Turbo, ici dans sa célèbre livrée bleue, marquera le début des bombinettes suralimentées à la Régie.

Renault Communication

Fin 1984, la "5" cède la place à la "Supercinq". La filiation est évidente !

Au moment **d'acheter**

Ce dossier vous a convaincu de vous mettre en quête d'une Renault 5 ? Voici quelques points à vérifier, ainsi que les cotes moyennes de chaque version.

CARROSSERIE

La R5 est très sujette à la rouille. Les points critiques concernent l'ancrage des barres de torsion arrière et les longerons. S'ils sont attaqués, les travaux à réaliser seront très importants. Après avoir inspecté ces deux endroits, focalisez-vous sur le fond de coffre, les planchers, les ailes arrière (la boue s'agglomère dans les passages et l'eau s'y évacue mal), le bas des ailes avant et des portes, les pieds de portes, l'entourage des phares et la baie de pare-brise. Examinez également les pare-chocs, surtout les gris des premiers modèles, car il devient compliqué d'en trouver en bon état.

MOTEUR/BOÎTE

Très fiables quelle que soit la version. La faiblesse majeure concerne la rotule de tringlerie de boîte. Fragile, celle-ci peut vous lâcher à tout moment et vous perdez d'un coup deux rapports. A noter que les synchros de boîte, surtout celui de deuxième, ont tendance à s'user rapidement.

INTÉRIEUR

La finition est légère. On le mesure souvent à l'affaissement des sièges, l'usure des tissus et la mauvaise tenue des éléments de tableau de bord. Autre souci classique : le décollement de la garniture de pavillon. Peu de problèmes électriques.

COTATION

L (1972-1979) : 4 500 euros. **L (1979-1984) :** 1 000 euros. **TL (1972-1979) :** 5 000 euros. **TL (1979-1984) :** 1 000 euros. **GTL (1976-1979) :** 3 000 euros. **GTL (1979-1984) :** 1 500 euros. **LS :** 8 000 euros. **TS (1975-1979) :** 6 000 euros. **TS (1979-1984) :** 4 000 euros. **Société (1975-1979) :** 2 000 euros. **Société (1979-1985) :** 1 500 euros. **Automatic (1978-1981) :** 1 800 euros. **Automatic (1981-1984) :** 1 800 euros. **TX :** 5 000 euros. **Campus :** 2 000 euros. **Super Campus :** 2 500 euros. **Lauréate TL/GTL :** 2 000 euros. **Monte-Carlo :** 7 000 euros. **Le Car :** 6 000 euros. **Alpine :** 13 000 euros. **Alpine Turbo :** 10 000 euros. **Turbo :** 85 000 euros. **Turbo 2 :** 60 000 euros.

BIZZARRINI 5300 GT STRADA

DÉCLARATION D'INDÉPEN

Née à Iso Rivolta, mue par un V-8 Chevrolet et destinée, à l'origine, à la compétition, cette rare granturismo porte le nom de son créateur : Giotto Bizzarrini, un ingénieur fantasque plutôt du genre à n'en faire qu'à sa tête. Les solutions techniques, le style et la dynamique de conduite de cette "super sportive" aujourd'hui devenue rare sont là pour en témoigner.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

DANCE

Les petites routes sinueuses ne sont pas, à franchement parler, le terrain de prédilection de la 5300 GT. Pourtant, elle y fait preuve d'un comportement très sain et sécurisant.

BIZZARRINI 5300 GT STRADA

Quel est, selon vous, le stéréotype d'une hypersportive italienne ? Vous l'imaginez à coup sûr produite dans la région de Modène, ou au pire à Milan, dessinée par Pininfarina, Zagato ou Bertone et mue par un 12 cylindres avec quatre arbres à cames en tête. Et, cela va sans dire, rouge. Vous comprendrez donc que la voiture que je vous présente dans ces pages semble avoir été pensée pour mettre à mal les clichés (avouons-le, fondés) sur le portrait-robot de la granturismo transalpine. Elle est en effet née en Toscane, une terre plus célèbre pour ses vins et ses collines parsemées de cyprès que pour ses autos [1], n'a pas été esquissée par un carrossier mais par un ingénieur et son moteur est un 8 cylindres en V de nationalité américaine. Pour compléter le tableau, elle est grise. A tous points de vue donc, la Bizzarrini 5300 GT Strada est un OVNI. Et pour en saisir la genèse, il faut remonter aux origines de son créateur. Giotto Bizzarrini est né à Quercianella le 6 juin 1926, au sein d'une famille de propriétaires fonciers (son grand-père avait collaboré avec Guglielmo Marconi à l'invention de la radio). En 1953, il termine ses études à l'université de Pise avec une thèse sur la transformation de la Fiat 500 Topolino en véhicule de course doté d'un moteur de 750 cm³ refroidi par air, prototype qu'il réalisera par la suite. Devenu professeur, il quitte vite l'enseignement pour passer dans la salle d'essai moteurs de la OTO Melara, une grande entreprise métallurgique de La Spezia qui produit tracteurs, chariots élévateurs et véhicules militaires. En 1954, il déménage à Milan pour être embauché chez Alfa Romeo où il développe le châssis de la Giulietta Spider. En 1957, on le retrouve à Maranello, chez Ferrari, où il s'occupe entre autres du moteur de la Testa Rossa, des 6 et 12 cylindres de course, mais aussi du petit bloc d'un litre qui équipera l'ASA 1000 GT (*Gazoline* 201). Vite nommé chef du bureau technique, il signe le spider California, les 250 GT SWB et GTO. En septembre 1961, avec de nombreux autres ingénieurs, il quitte le petit cheval cabré à cause de divergences d'opinions avec Enzo Ferrari et on le retrouve chez ATS, une petite firme de voitures sportives basée à Bologne [2] qu'il

Cette vue met en valeur la force et le charme de la Bizzarrini : les deux-tiers de la hauteur de la voiture sont occupés par la roue, la poupe est plongeante, les échappements menaçants et une très "artistique" sortie d'air évacue la chaleur produite par les freins arrière.

Le rétroviseur chromé est une production anglaise, comme le rappelle l'inscription sur la "coquille".

Pour évacuer les calories d'un V-8 Chevrolet, mieux vaut prévoir une grille verticale (présente sur toutes les 5300 GT Strada produites) et une horizontale (absente sur les premiers exemplaires). Les jantes en alliage léger Campagnolo à fixation centrale sont de différentes largeurs : 6 pouces à l'avant, 7 à l'arrière, toujours en 15 pouces.

[1] Si l'industrie automobile a choisi Turin, Milan et l'Emilie comme ses lieux favoris pour s'implanter dans la botte, la Toscane n'a pas manqué d'artisans qui se sont essayés à l'aventure auto, notamment au début du XXe siècle, et dans la plupart des cas avec un succès très limité. Parmi eux, on peut mentionner Adami (1899-1906), Florentia (1903-1910), FTA (1901-1903), Officine Galileo (1900-1904), Barison (1922-1925), Nazzaro (1919-1923), Ermini (1932-1956) et Urbanina (1965-1968).
[2] Acronyme de Automobili Turismo e Sport, l'ATS est fondée en 1962 à Bologne par un industriel toscan, Giorgio Billi, avec deux associés, Giovanni Volpi di Misurata et Jaime Patino Ortiz. L'idée est de produire une F1 dessinée par Carlo Chiti et Bizzarrini lui-même. Les pilotes Giancarlo Baghetti et Phil Hill la conduisent brièvement en 1963, avant que l'écurie ne soit cédée à l'entreprise anglaise Alf Francis. Cette même année est présenté, au Salon de Genève, le seul modèle routier de l'entreprise : la 2500 GT à moteur central 8 cylindres en V produite à seulement douze exemplaires durant deux ans. En parallèle, l'activité sportive se poursuit dans la catégorie sport-prototype jusqu'en 1969 (avec des blocs Ford), année où l'entreprise ferme définitivement ses portes.
[3] Après la lilliputienne Isetta (*Gazoline* 225) écrasée par la concurrence des citadines Fiat (les droits de production de la voiturette sont alors vendus à BMW) et une pause de six ans, la Iso se réinvente comme constructeur auto, de 1956 à 1962, en sortant cette fois des modèles élitistes.
[4] Bizzarrini a produit huit P538, dont quatre à moteur Chevrolet et quatre animées par un moteur Lamborghini. Certains considèrent que ces derniers exemplaires sont les seules vraies Bizzarrini, car le V-12 Lamborghini était à l'origine une réalisation de l'ingénieur toscan.
[5] Les premiers des 20 exemplaires de cette voiturette étaient équipés d'un moteur 1 481 cm³ d'origine Fiat 1500.

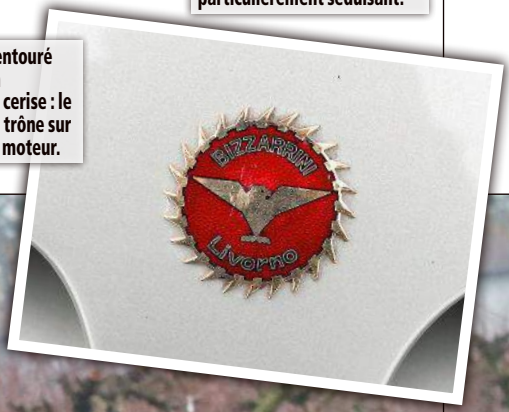
A tous points de vue, la Bizzarrini 5300 GT Strada est un OVNI

abandonne après seulement un an de collaboration. En 1962, il fonde à Livourne la firme Autostar : sa première réalisation est un 12 cylindres en V qu'il vend à Ferruccio Lamborghini pour ses premiers modèles d'automobiles, de la 350 GT à la Miura (*Gazoline* 245). A la même époque, l'industriel milanais Renzo Rivolta lui demande de s'associer avec sa propre entreprise, la Iso Rivolta [3], pour imaginer deux versions d'un coupé à hautes performances mû par un V-8 Chevrolet : la Iso Grifo A3L (Lusso, *luxe*) dessinée par Bertone et sa variante "course", la Grifo A3C (Corsa, *course*), dont Bizzarrini signera lui-même la carrosserie. Elle sera présentée au Salon de Turin de novembre 1963, en aluminium brut, sans peinture. En 1964, une A3C participe aux 24 Heures du Mans où elle remporte la victoire de classe dans la catégorie des plus de cinq litres. Même si elle avait été pensée pour la course, une déclinaison Stradale (*routière*) de la A3C – stylistiquement très éloignée de la A3L – est également prévue. En février 1964, l'insatiable ingénieur donne le jour à une autre entreprise, la Società Prototipi Bizzarrini, toujours à Livourne. Aussi génial qu'il a le sang chaud, prompt à la polémique, notre homme se brouille avec Rivolta et reprend à son compte les études de la Grifo qui deviendra la Bizzarrini 5300 GT Strada, première auto à porter son nom et, dans les faits, copie presque conforme de l'A3C. Elle sera rapidement épaulée par la 538 Sport [4] de compétition. En 1966, la société change de raison sociale (Bizzarrini SpA) et sort la petite GT 1900 dotée d'un 4 cylindres Opel et d'une carrosserie en fibre de verre [5] dont le design est tant inspiré de la 5300 qu'elle semble être sa réduction. Deux ans plus tard, le jeune Giorgetto Giugiaro, qui vient de fonder Italdesign, signe pour Bizzarrini (sur mécanique P538) le prototype Manta à la ligne futuriste. Mais en 1969, la Bizzarrini cesse ses fonctions de constructeur indépendant. Son créateur en profite pour s'exercer dans une multitude d'activités. Entre 1969 et 1972, il collabore avec AMC (American Motors Corporation) sur le prototype AMX/3, avant de revenir à l'université de Florence où il enseignera jusqu'en 1972. En parallèle, dans un petit bureau de l'autodrome toscan du Mugello, il dessine des

D'où vient l'inspiration de Renault pour les poignées... sans poignées de la R5 ? Peut-être de la 5300 GT, sortie six ans avant la citadine de la Régie.

Les grilles présentes sur les deux côtés du capot de malle sont censées permettre le renouvellement de l'air dans l'habitacle.

Le monogramme appliqué sur la custode, des deux côtés, est particulièrement séduisant.



Un aigle stylisé entouré d'épines dans un médaillon rouge cerise : le blason Bizzarrini trône sur le bord du capot moteur.

Si les carénages des phares en plexiglas sont spécifiques, les clignotants sont d'origine populaire (Fiat 850 Spider 1re série). Le pare-chocs, étroit, s'intègre parfaitement à la ligne de la voiture, mais ne protège pas les feux en cas d'accident.

BIZZARRINI 5300 GT STRADA

La contre-porte ne dispose d'aucune manivelle car les lève-vitres sont électriques. Notez la poignée articulée pour ne pas gêner le coude et la molette qui commande l'ouverture du déflecteur. La partie avant de la porte est encastrée sous un pare-brise très enveloppant.

Malgré les dimensions généreuses de la voiture, l'habitacle est exigu. Le tunnel (gainé de cuir) est immense car il est en grande partie rempli par la boîte, le moteur étant presque en position centrale.

Comme on peut le deviner, s'installer à bord est compliqué : on ne s'assied pas, on s'allonge. Et le siège n'est pas réglable car Bizzarrini le montait sur mesure pour chaque client. Pas très pratique.

La silhouette de la 5300 GT Strada est étonnante. Avec son 1,11 m en hauteur, c'est l'une des voitures de série les plus basses au monde. Les flancs sont plats dans leur partie inférieure car ils contiennent les réservoirs supplémentaires.

Derrière le beau volant trois branches se cache un combiné très riche avec tachymètre gradué jusqu'à 320 (!), compte-tours, température et manomètre d'huile, température d'eau et jauge à essence. L'ensemble est siglé Veglia Borletti, mais les deux cadrans principaux comportent également l'inscription Bizzarrini. Ce dessin du tableau de bord est spécifique aux deux derniers millésimes.

Andrea Cicognani et sa Bizzarrini 5300 GT Strada 1968

"J'aime les voitures rares au passé intéressant"

Il y a des spécialistes plus connus que les autres dans le domaine des voitures anciennes. Andrea Cicognani, 62 ans, habitant Alfonsine (Ravenne), est l'un d'eux. Il est propriétaire (et fondateur) d'une entreprise tout à fait unique en Europe qui reproduit les joints et n'importe quel autre élément en caoutchouc – à l'exception des pneus – en utilisant les outils de production de jadis, qu'il a patiemment récupérés au fur et à mesure de la cessation d'activités des entreprises durant les années 60/70. Ce business est né d'une passion : « Lorsque j'avais 18 ans, je devais remplacer les joints de ma Coccinelle et je me suis vite rendu compte qu'il était presque impossible d'en dénicher. » Une fois ce problème résolu, Andrea a commencé à s'intéresser aux anciennes avec un pedigree ou carrément décalées. Si la Maserati Quattroporte 1967 qu'il nous a déjà présentée (*Gazoline* 207) appartient plutôt à la première catégorie, cette Bizzarrini est plutôt du genre "plus rare, c'est difficile". Achetée par hasard par son père en 1980 dans un lot provenant d'une faillite, la voiture, qui à l'époque n'était qu'une curieuse sportive d'occasion (elle n'avait que 22 ans), se trouvait dans un état pitoyable : complète dans sa nuance Grigio Albany, originale, mais très abîmée. « Son atout ? Avoir encore la plaque LI, Livourne, sa ville natale. » Selon l'ouvrage *Bizzarrini* écrit par Jack Koobs de Hartog, seules sept unités avaient été immatriculées dans cette province. La réfection totale qui a suivi a concerné l'ensemble de l'auto : carrosserie, habitacle, mécanique. Le seul détail imparfait, si on l'observe de très près, ce sont les "caries" des jantes, un souci d'ailleurs typique des roues Campagnolo. ■

Derrière les sièges, un petit espace de rangement est prévu en dessous de la lunette.

Sous des cadrans secondaires, on trouve la commande d'essuie-glaces/lave-vitre, le commutateur des feux, l'éclairage du combiné, l'activation manuelle de la deuxième pompe à essence, celle du ventilateur moteur et celle du ventilateur habitacle. Sur la console centrale trône la climatisation.

voitures de compétition. Il signe également la Picchio, une étude de granturismo financée par les fonds publics des régions du Centre/Sud qui ne sera malheureusement jamais concrétisée. En 2005/2006, il participe entre autres à la création du prototype Saab Aero X. Malgré son âge, Giotto Bizzarrini ne prendra jamais sa retraite et continuera à travailler comme conseiller technique pour l'industrie. Le 23 octobre 2012, il a reçu le diplôme honorifique de design industriel de l'université de Calenzano.

La carrosserie de l'Iso Grifo A3C, dont la 5300 est une copie, était en réalité le fruit d'un travail d'équipe assez compliqué : Giotto Bizzarinni l'avait esquissée, le professeur Dini, de l'université de Pise, en avait peaufiné le profil aérodynamique et Giorgetto Giugiario (alors encore chez Bertone) en avait corrigé quelques détails. Enfin, c'est la carrosserie Sport Cars de Modène qui en avait produit la coque en aluminium, tandis que la société Bizzarrini de Livourne en assurait l'assemblage. Si sa base mécanique était identique à celle de l'Iso Rivolta GT, son empattement avait toutefois été réduit de 2,70 m à 2,45 m, l'objectif du "commendatore" Rivolta étant de mettre sur le marché un inédit compromis entre les confortables mais lourdes sportives américaines (telle la Corvette, dont la Grifo reprenait le moteur) et les granturismo italiennes, très rapides mais inadaptées aux longs voyages.

La 5300 GT Strada (*route*) récupère donc entièrement la mécanique de l'A3C, à commencer par le moteur Chevrolet 327 ci (cubic inches : c'est-à-dire 5 358 cm^3) porté à 365 ch grâce à une alimentation par un carburateur Holley à quatre corps. Son montage en position centrale avant, derrière les roues, permet une excellente répartition des masses qui avantage le comportement routier. Une préparation Bizzarrini reposant sur un arbre à cames modifié et quatre Weber de 45 permet même à la 5300 de délivrer 405 ch. La boîte possède quatre rapports, ce qui trahit les origines américaines du projet. Le reste des éléments mécaniques est un assemblage de pièces provenant de diverses origines, comme souvent s'agissant de petites séries. Ainsi, alors que les suspensions avant sont celles des Maserati Ghibli, 3500 ou Mistral, sur quelques-uns des 133 exemplaires fabriqués, on retrouvera des éléments Jaguar ou Jensen. Les barres antidévers sont de production Ford USA, le différentiel est commun aux AC Cobra, Jaguar Mk X et Aston Martin, le filtre à essence est le même que celui de l'Alfa Romeo Montréal, tandis que le moteur d'essuie-glaces est d'origine Mini. A son arrivée sur le marché, la 5300 GT Strada est l'une des granturismo les plus rapides au monde : selon le rapport de pont choisi, elle peut "s'envoler" à 280 km/h. Tout comme la Lamborghini Miura.

La boîte à quatre rapports trahit les origines américaines du projet

Monter à bord de la Bizzarrini est impossible. En descendre également. Avec une auto de 1,10 m de haut, le siège se trouve tellement près de la chaussée qu'on a davantage l'impression de s'allonger dans un lit que de s'asseoir dans une voiture. Du coup, la visibilité est très moyenne. Malgré le pare-brise panoramique, on a du mal à évaluer les limites de la proue, les vitres latérales sont petites et, à l'arrière, on ne distingue absolument rien : pour se garer, il faut l'aide d'un assistant. Mais, avouons-le, une Bizzarrini est faite pour être conduite plus que pour être garée. Et en effet, il suffit de démarrer pour oublier ces détails. Le 8 cylindres sonne fort, avec une voix puissante qui promet beaucoup. Si l'embrayage dur et la position verticale des pédales sont loin de m'enthousiasmer, les 300 mètres qui me séparent du carrefour me font

La largeur de la poupe est soulignée par les optiques minimalistes : ce sont les mêmes que celles montées sur les Ferrari 250. Le pare-chocs est coupé en deux pour accueillir la plaque. En dessous se trouvent les deux sorties d'échappement.

Passeport technique Bizzarrini 5300 GT Strada

MOTEUR

Type Chevrolet 327 "small block", 8 cylindres en V ouvert à 90° disposé longitudinalement à l'AV, derrière les roues, bloc et culasses en fonte, vilebrequin sur cinq paliers, un arbre à cames au centre du V, tiges et culbuteurs, soupapes en V, distribution par chaîne ■ **Cylindrée :** 5 358 cm³ ■ **Alésage x course :** 101,6 x 82,5 mm ■ **Rapport volumétrique :** 10,5:1 ■ **Puissance maxi :** 365 ch SAE à 5 800 tr/mn ■ **Couple maxi :** 50 mkg SAE à 4 000 tr/mn ■ **Alimentation :** un carburateur quadricorps inversé Holley ■ **Allumage :** par batterie 12 V 60 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur.

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 2,540 – 2e : 1,920 – 3e : 1,510 – 4e : 1 – MAR : 3,360 ■ **Rapport de pont :** 2,880:1 (couple conique hypoïde : 17x49).

STRUCTURE

Coupé 2 portes, 2 places, châssis à plate-forme en tôles d'acier, carrosserie en aluminium ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Suspension AR :** essieu rigide avec pont De Dion, bras longitudinaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Freins :** disques AV/AR, double circuit avec double servofrein ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à recirculation de billes ■ **Jantes :** en alliage léger 6x15" AV, 7x15" AR ■ **Pneumatiques :** 6.00-15 AV, 7.00-15 AR ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,460 x 1,760 x 1,110 m ■ **Voies AV/AR :** 1,420/1,430 m ■ **Empattement :** 2,450 m ■ **Poids :** 1 250 kg à vide.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 280 km/h ■ **Consommation :** 19 l/100 km.

PRODUCTION

1966-1969 : 133 exemplaires. Ce chiffre inclut en réalité un nombre d'Iso Rivolta Grifo A3C (1963) jamais officialisé, mais qu'on estime cependant à 16 unités.

COTATION

Pour une 5300 GT Strada en parfait état, préparez-vous à casser votre tirelire puisque la cote courante est de 450 000 euros. En dix ans, ce chiffre a plus que triplé. Et la tendance pour le futur apparaît également nettement à la hausse.

Les quatre Weber (conçus par Bizzarrini à partir du quadricorps Holley de série) et leurs filtres à trompettes surmontent le V et arrivent presque à cacher les culasses.

changer d'avis. Mais c'est une fois le feu passé au vert, grâce à une longue ligne droite sans trafic, que j'ai véritablement l'occasion de saisir la personnalité de cette auto. Dire qu'elle rugit et que son accélération colle au siège ne suffirait pas à exprimer ce que l'on ressent. Après tout, on peut conduire de nos jours des petites turbo encore plus rapides. Mais c'est justement là que se situe la différence : la Bizzarrini, elle, a un moteur énorme. Presque 5,5 litres pour plus de 400 ch dans la version à carburateurs Weber. Alors que la route défile sous mes roues, je me souviens de ce que déclaraient les Américains : " No replacement for displacement" : il n'a rien qui puisse remplacer la cylindrée. Nos amis contemporains, contraints de lutter pour réduire la pollution, ont beau tirer 300 ch d'un 4 cylindres, avec 8 cylindres dont le volume unitaire est supérieur à la cylindrée – totale – d'une Dyane (670 cm³, pour être précis) et quatre carburateurs prêts à avaler quelques litres d'essence à chaque pression sur l'accélérateur, on a un sentiment

Identification

Frappe à froid : dans le compartiment moteur, sur l'aile avant droite.

Plaque constructeur : dans le compartiment moteur, sur l'aile avant gauche.

La jauge à huile sort de son carénage sur le côté gauche du compartiment moteur.

Sur le bord avant du coffre, une plaque rouge bien visible indique les préconisations du constructeur pour la lubrification.

Largement mangé par la roue de secours, le coffre à bagages est peu exploitable. De plus, sa forme irrégulière ne permet pas de l'optimiser.

L'autographe de Giotto Bizzarrini sur la voiture d'Andrea a été apposé à l'occasion de la remise du diplôme à l'ingénieur en 2012, en Toscane.

La 5300 GT est dotée de deux servofreins, un pour chacun des circuits, placés entre moteur et radiateur. Le ventilateur électrique est protégé par un cerclage en plastique. En arrière-plan, on remarque les trois bocaux de liquide de freins.

Le compartiment moteur montre l'emplacement central (derrière les roues) du 8 cylindres en V.

de plaisir, de plénitude impossible à éprouver autrement. Très rapide à monter en puissance, onctueuse, parfaitement équilibrée, cette mécanique n'a qu'une seule faille : les presque 20 litres aux 100 qu'elle engloutit. Mais puisque Andrea m'a confié son auto avec le plein, c'est-à-dire avec 130 litres (!), je garde une bonne marge d'autonomie… La direction est très directe et réactive, ce qui signifie que je dois vite apprendre à doser l'amplitude de mes gestes si je ne veux pas transformer chaque petite correction de trajectoire en virage. Par contre, le volant, bien que séduisant, est un peu trop fin et trop grand pour permettre une conduite aussi "chirurgicale". Reste que je me surprends à trouver cette voiture de course – n'oublions pas ses origines – docile et facile à manier. D'un monstre de plus de 400 ch, je me serais attendu à une conduite difficile, mais au contraire, la 5300 GT est toujours prête à s'adapter à ce que je lui demande. Seule exigence : après un passage en ville à petite allure, une forte pression sur l'accélérateur s'impose pour "nettoyer" les carbus. Les freins sont eux aussi très efficaces. Lors de son essai routier publié en février 1966, *Quattroruote* se plaignait d'une mise au point non optimale des quatre disques. Chez Bizzarrini, on avait dû en prendre bonne note car l'auto d'Andrea, mise en circulation deux ans plus tard, freine très bien : le dosage sur la pédale est parfait, les distances de freinage réduites et même en pilant, la voiture maintient impeccablement la trajectoire. Le comportement, enfin, confirme le savoir-faire de Giotto Bizzarrini : le moteur derrière les roues avant équilibre les masses et limite le sous-virage. Pour la faire glisser de l'arrière, il faut vraiment exagérer : les roues très larges et l'excellente motricité qui va avec jettent les tête-à-queue indésirés aux oubliettes. Enfin, contrairement à ce que l'on pourrait penser, le confort n'est pas mauvais. L'amortissement n'est pas aussi dur que l'on pouvait s'y attendre et, sans être la plus souple des granturismo, on y voyage agréablement. Ayant terminé mon essai, le moment est venu de sortir de l'auto. C'est sans doute l'instant le plus compliqué. Mais est-ce parce que mon corps est obligé de subir des contorsions peu naturelles ou parce que j'aurais volontiers profité plus longtemps de la Strada et de sa voix pleine ? ■

Le moteur n'a qu'une seule faille : les presque 20 litres aux 100 qu'il engloutit

ALFA ROMEO GIULIA Ti SUPER

PLUS TORPILLE QUE FAMILLE

A quoi correspond la version sportive d'une berline sportive ? A une voiture de course, cela va sans dire. C'est exactement ce qu'est la Giulia Ti Super, qui reprend les qualités de la 1900 Ti Super en poussant le concept à l'extrême : carrosserie allégée, moteur vitaminé, châssis surbaissé plus rigide et 189 km/h de vitesse de pointe. Construite à seulement 501 unités sur deux années, la plus désirée – et falsifiée ! – des Giulia se fait aujourd'hui extrêmement rare. Nous avons déniché l'un des 36 exemplaires authentiques encore en circulation.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

En paraphrasant ce qu'Heny Ford disait à propos de la Model T : la Giulia Ti Super était livrée dans n'importe quelle couleur, pourvu que ce soit blanc. Des 501 unités produites, seules deux arboraient une autre teinte : la *595135* rouge, et la *595416* grise. Les bandes adhésives du capot de cet exemplaire, qui forment le drapeau tricolore italien, ne sont évidemment pas d'origine : c'était la signature de l'écurie milanaise Jolly Club.

ALFA ROMEO GIULIA Ti SUPER

Il faut se plonger dans la nomenclature des Alfa Romeo des Trente Glorieuses pour mieux comprendre la spécificité de cette auto. Si le terme "Super" désigne une version cossue et "Ti" (Turismo internazionale) une sportive, quelle est donc la signification de "Ti Super" ? Un modèle de luxe avec un moteur dopé ? Perdu ! Dans le cas présent, "Super" n'indique pas un niveau de finition, mais vient renforcer le côté sportif suggéré par le sigle Ti. Une "super sportive" en somme. La 1900, dont la Super comptait 90 ch et les Ti 100 et Ti Super 115 ch, avait déjà été déclinée ainsi. Au lancement de la Giulia, le 27 juin 1962, Alfa Romeo comprend qu'elle dispose là d'un atout très intéressant pour souligner l'idée de "la berline familiale qui gagne les courses", slogan qui avait accompagné, non sans succès, la sortie de la 1900. Plus puissante que la Giulietta, largement plus agile que la 2600 à 6 cylindres ayant indirectement pris la relève de la 1900 [1], la Giulia est faite pour séduire avec sa ligne originale et aérodynamique [2] bien en avance sur une concurrence

C'est sous son nom italien, Quadrifoglio, que la Ti Super va être universellement connue

qui, au mieux, s'inspire des américaines, à l'image de Fiat et de ses 1300/1500. Le 24 avril 1963, Alfa Romeo ajoute donc du piment à sa recette en dévoilant, sur l'autodrome de Monza, la Ti Super. Son moteur est à peu près identique à celui qui équipe la Giulia SS, la version 1,6 litre de l'ancienne Giulietta SS dessinée et produite par Bertone. Malgré une alimentation légèrement différente, il délivrera la même puissance que le coupé, à savoir 113 ch, contre les 90 de la Giulia Ti. Pensée pour une clientèle véritablement sportive qui entend l'engager en compétition plus que pour des bourgeois empressés, la nouvelle venue reprend le trèfle à quatre feuilles qui avait porté chance aux Alfa Romeo de course dans les années 20. C'est sous son nom italien, Quadrifoglio, que la Ti Super sera universellement connue [3]. Afin d'épauler une augmentation de puissance relativement importante, des modifications de détail font perdre environ 100 kg à la voiture. Deux phares AV ont été retirés – le couple central ayant été remplacé par une grille [4] –, les déflecteurs avant et les vitres arrière sont désormais en plexiglas, les jantes en alliage Campagnolo, et les pare-chocs se sont débarrassés de leur banane. L'habitacle, revu par Zagato, se renouvelle : des baquets font office de sièges avant, le volant est à trois branches, le combiné arbore trois instruments ronds, la partie face au passager est plus sommaire – tout comme les contre-portes –, le levier est fixé au plancher et le frein à main, initialement sous le tableau de bord, est à présent positionné entre les sièges. Si les premiers exemplaires accueillent des tambours avec trois mâchoires à réglage automatique à l'avant, à partir de septembre, lorsque la production débute réellement, la Ti Super passe aux

Cette prise de vue met en valeur les jantes en alliage léger Campagnolo aux ouïes d'aération oblongues au lieu des circulaires que propose la Giulia Ti normale. D'origine, la Ti Super était équipée d'enjoliveurs que les client sportifs enlevaient pour réduire les temps des pit stop.

Les poignées des portes montées en dessous du creux de ceinture sont une constante de toutes les Giulia, de la première Ti de 1962 à la Nuova diesel de 1976. Leur forme s'arrondira légèrement à partir de 1972.

Des platines en alu maintiennent la très légère lunette en plexiglas.

[1] La 1900 avait été remplacée en 1957 par la 2000 (*Gazoline* 184) qui, en 1962, avait évolué en 2600.
[2] Le Cx de 0,34, du jamais-vu sur une berline tricorps, en fait une "voiture dessinée par le vent".
[3] Abandonné après la Giulia Ti, le terme "Quadrifoglio" est de retour dans les années 80, décliné en "Quadrifoglio Oro" (or) pour les versions de luxe et Quadrifoglio Verde (vert) pour les sportives. Sur la Giulia contemporaine, on est enfin revenu à la seule appellation "Quadrifoglio", comme jadis.
[4] Les autos utilisées lors de la présentation presse, des exemplaires de présérie, conservent les quatre phares de la Giulia Ti.

Le remplacement du couple interne de phares par des grilles permet, à gauche de refroidir le collecteur d'échappement, à droite d'augmenter le débit d'air vers les carburateurs. Autres éléments spécifiques à la Ti Super : des pare-chocs sans bananes pour limiter le poids et un monogramme identique à celui monté à l'arrière.

Les balais d'essuie-glaces qui se croisent sont un incontournable des italiennes de classe moyenne des années 60.

Pourtant destinée à la course, la Giulia Ti Super conserve son volet d'orifice de remplissage de carburant. Pas idéal pour les ravitaillements à la volée.

L'encadrement chromé des optiques AR, pompeux et peu adapté au côté sportif de la Ti Super, est pourtant typique des Giulia 1600 de la première heure. La sangle en cuir supplémentaire est un détail qui fait très "course".

Si, sur les autres Giulia, la roue AR affleure le profil de l'aile, sur la Quadrifoglio, l'abaissement de la suspension crée une sorte de carénage qui complique les opérations de montage et démontage.

ALFA ROMEO GIULIA Ti SUPER

Très dépouillée par rapport à celle de la Giulia Ti, la contre-porte de la Ti Super a perdu le revêtement mixte tissu/simili et son accoudoir, remplacé par une poignée bien plus rustique.

Le volant abandonne la forme tarabiscotée de la Ti : c'est un trois branches en alu et bakélite du plus bel effet. L'arceau qui encadre le pare-brise a condamné les pare-soleil. Notez que la Quadrifoglio conserve, entre combiné et boîte à gants, le joli cendrier de la Giulia Ti.

Vous n'êtes pas dans une berline, mais dans une auto de compétition : les sièges baquets possèdent un dossier fixe avec peu de rembourrage, mais leurs rebords les rendent suffisamment enveloppants.

Pour la première fois sur une Giulia (qui était née avec la commande au volant), le levier s'invite au plancher.

L'instrumentation de la Ti Super : trois grands cadrans ronds avec compte-tours gradué jusqu'à 8 000 (!), température et pression d'huile, température d'eau, jauge à essence, tachymètre, double compteur et des voyants. Les inscriptions du cadran central sont en anglais et non en italien : lors de la restauration, on a dû s'adapter à ce qui les bourses d'échanges offraient...

Francesco et Emanuele Morteo
et leur Alfa Romeo Giulia Ti Super 1964

"Notre famille aime les Alfa et les courses"

Que la passion automobile puisse se transmettre de père en fils, c'est tout à fait normal. Mais il y a des cas où l'amour pour une marque est vraiment viscéral. La famille Morteo de Vigevano (Pavie) en est un bon exemple. Elle se compose du papa, Francesco, médecin à la retraite, et de ses fils Emanuele, 44 ans, ingénieur, et Alessandro, 41 ans, médecin à son tour (qui n'était pas présent le jour de notre essai). Les Morteo ne jurent que par les Alfa Romeo : leur collection est à couper le souffle, même pour des gens qui, comme moi, ont vu un tas de grands garages, compte des dizaines de modèles. Parmi les Alfa, la petite tribu a une tendresse particulière pour les 1900 et les voitures de sport, qu'il s'agisse de monoplaces ou de versions dérivées de la série (comme la 75 Turbo Evoluzione ou la 155 Superturismo). La Quadrifoglio que j'ai essayée, l'une des 36 officiellement reconnues comme étant d'origine par le Registro Alfa Romeo Giulia Ti Super, a été mise en circulation le 21 avril 1964. Ayant appartenu à la célèbre écurie Jolly Club, elle a été achetée sans papiers par Francesco en 1980. Il l'a gardée pour en faire cadeau à Alessandro lors de ses 18 ans. De nouveau immatriculée en 1997, elle a couru (aux mains du fils cadet) durant dix ans. Sa première sortie a eu lieu en 1996, à l'occasion des 300 km de Vallelunga où Alessandro l'a conduite aux côtés de Cristina, la fille de Bruno Di Bona, qui l'avait lui-même piloté dans les années 60. Sa dernière course fut le Monte-Carlo Historique de 2007. Elle a ensuite été intégralement restaurée en respectant la conformité du modèle original, mais sans éliminer les spécificités de course de son époque telles que la lunette en plexiglas, l'arceau ou les suspensions spéciales dues à Samuele Baggioli. Elle a aujourd'hui moins de 70 000 km au compteur et les Morteo l'utilisent lors des "trackdays" pour anciennes, comme le Minardi Day organisé chaque mois de mai sur l'autodrome d'Imola. Ses admirateurs sont à chaque fois très nombreux. ■

Le déflecteur avant est en plexiglas, une fois encore pour limiter le poids. Il garde cependant sa molette pour l'ouverture.

quatre disques [5]. Plus puissante et allégée, la Quadrifoglio voyage à 189 km/h quand la Ti bloque l'aiguille de son tachymètre sur 169. Petit "écueil", elle coûte un bras : 2,62 millions de lires, soit quasiment le prix d'une berline 2600 et 62 % de plus qu'une Ti !

Si sa carrière commerciale se révèle plus que modeste puisqu'elle reste en production seulement un an et demi et s'éclipse du catalogue dès avril 1965, sa carrière sportive est en revanche brillante : déjà en 1963, dans l'attente de l'homologation dans la catégorie Tourisme (qui arrivera le 13 janvier 1964), des particuliers l'engagent dans des compétitions sur piste, en course de côte ou dans les rallyes. Les préparateurs qui s'exercent sur les Quadrifoglio sont parmi les plus réputés du milieu : Samuele Baggioli, Almo Bosato ou Virgilio Conrero. Lors de la Coppa Intereuropa 1964 de Monza, les trois Ti Super de Ernesto Prinoth, Roberto Bussinello et Ugo Bagnasacco dominent leur classe. Des Alpes à la Sicile, ces autos réalisent de belles performances à la Trieste-Opicina, la Cesana-Sestrières et la Catane-Etna. Sans oublier les deux Français, Fernand Masoero et Jean Maurin, qui remportent leur catégorie et

Le Registro Giulia Ti Super a recensé les modèles originaux : ils ne sont que 36

finissent quatrième au scratch derrière trois Ferrari 250 de 3 litres lors du 12e Tour de France Auto de septembre 1963. L'année suivante, Andrea De Adamich gagne la Coppa d'Autunno et Giancarlo Baghetti la Coppa Europa, toutes deux courues sur l'autodrome de Monza. Bien que souvent mise en difficulté par les Ford Cortina Lotus, la Quadrifoglio poursuit son existence jusqu'en 1966 en France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas, Etats-Unis, Brésil, Argentine et Australie.

De nos jours, on dénombre des centaines, voire des milliers de Giulia Quadrifoglio. Sachant que seules 501 unités en ont été produites, vous comprendrez aisément que la plupart sont des fausses, à l'instar des coupés Giulia GTA ou encore des Fiat 500 F, devenues comme par magie des Abarth 595 SS. Pour aider les collectionneurs à ne pas dépenser des sommes déraisonnables pour une 1300 "transformée", le Registro Giulia Ti Super a recensé les modèles originaux : ils ne sont que 36 dans le monde entier. Et l'un d'eux est entre mes mains.

Avant de vous parler de la Quadrifoglio que j'ai testée, laissez-moi vous expliquer comment mes essais sont habituellement organisés : une fois la séance photo terminée et pendant que Marco 2, le photographe, range ses appareils et s'offre un petit café, je pars en balade avec le propriétaire à mes côtés. Cette fois, j'ai d'abord testé la voiture en tant que passager. « Je t'emmène sur des petites routes magnifiques où tu pourras véritablement apprécier cette auto », m'avait annoncé Emanuele. Quelle bonne idée ! Je m'assieds donc à ses côtés avec la plus grande confiance. Juste le temps de sortir du parking (trois secondes, peut-être quatre) et le monde commence à tourner à l'envers. Un bruit fort et sourd (quelque chose qui ressemble, de loin, à un bi-arbre Alfa, mais en beaucoup plus bruyant) envahit l'habitacle et une force centrifuge énorme commence à me secouer, sans ceinture et sans véritable poignée de maintien à laquelle me raccrocher, à chaque virage. Arbres, hommes, voitures défilent à la vitesse de la lumière, tandis que le visage de mon compagnon d'aventure garde une expression sereine et relaxée qui, comme vous pouvez l'imaginer, n'est pas la mienne. Quand il se rend compte de mon état, il me demande si tout va bien. En puisant dans les dernières forces qu'il me reste, j'arrive à murmurer un timide « Presque ». En l'espace d'une paire de kilomètres parcourus à peu près à la vitesse à laquelle une F1 sort de la "parabole" de Monza (le tout accompagné de freinages que je qualifierais de "désespérés"), j'ai compris deux choses : premièrement, Emanuele est sans conteste un excellent pilote, et deuxièmement, la Quadrifoglio n'a pas peur de son pied droit (contrairement à votre serviteur...). Après avoir pris quelques profondes inspirations et essuyé mon front, je m'installe au volant, ravi de me retrouver du bon côté après avoir autant été martyrisé... Première constatation : il y a de la place dans la Quadrifoglio.

[5] Dans la plupart des cas, il s'agit de modifications qui seront ensuite reprises sur les Giulia plus classiques, ce qui présente la TI Super comme l'initiatrice de l'évolution du modèle.

La Ti Super possède des suspensions abaissées, mais Alfa Romeo n'a jamais indiqué la différence de garde au sol entre elle et la Giulia Ti. Cet exemplaire accueille des Koni et des ressorts modifiés qui réduisent encore davantage la hauteur de caisse. Le train avant est durci et l'arrière un brin plus souple afin de favoriser l'adhérence.

ALFA ROMEO GIULIA Ti SUPER

Le lettrage Alfa Romeo en majuscule, au centre du capot de malle, est spécifique aux Ti et Ti Super. Les 1300 auront droit à un minuscule monogramme, les Super à une inscription en italique. En outre, la Ti Super reçoit un troisième trèfle à quatre feuilles au centre du capot de malle.

Le coffre à bagages est dépourvu de tout revêtement. Au fond, pompe à essence et câbles électriques sont bien visibles. La Quadrifoglio n'est pas idéale pour partir en vacances...

Comme sur n'importe quelle Giulia, la boîte est tout simplement parfaite

Les cadrans sont également bien lisibles. Je pars pour mon galop d'essai et opère tout de suite une comparaison qui va sonner comme un blasphème aux oreilles des puristes : à bas régime, cette Giulia ressemble à un turbodiesel d'aujourd'hui. A n'importe quel régime, vitesse ou rapport – cinquième comprise –, lorsque je pousse sur le champignon, elle avance rapidement, nerveusement et docilement à la fois. Mais si un diesel "s'éteint" à 3 500 tr/mn, la Giulia poursuit sa course sans obstacles jusqu'à 6 000 tr/mn grâce au parfait remplissage des deux gros Weber double corps de 45. Et rappelons que je suis aux commandes d'un "petit" 1,6 litre... J'avais eu la même impression en 2010, sur la piste de Balocco quand, à l'occasion du centenaire Alfa Romeo, le service de presse avait mis à disposition des journalistes un exemplaire de Quadrifoglio strictement d'origine. Cette fois, j'ai entre les mains une voiture légèrement préparée, ce qui me pousse à rechercher des différences qui ne concernent pas la boîte : comme sur n'importe quelle Giulia, elle est tout simplement parfaite. Elle est bien étagée (les rapports sont identiques à la Ti), très bien guidée et les mouvements du levier sont courts et rapides. La direction est tellement précise qu'on la croirait à crémaillère. L'auto est également très bien freinée : ses quatre disques Dunlop associés à un servofrein (licence, justifiée, du propriétaire) sont rassurants et faciles à moduler. Concernant le comportement général, les soins du préparateur Baggioli se font ressentir. Si la Quadrifoglio de série a tout juste un peu de roulis et un niveau de confort moyen pour la vraie sportive qu'elle est, cette Ti Super a une âme singulière grâce au différentiel autobloquant à 25 %, à l'assiette rabaissée et aux ressorts plus rigides à l'avant qu'à l'arrière. Elle avale les courbes avec la plus grande rapidité et sans le moindre sous-virage : lorsque l'on file à une vitesse... de Giulia, elle reste neutre. Si on lui demande d'être une Quadrifoglio, elle part fougueusement de l'arrière et il faut alors oublier les freins et piloter sur les gaz en corrigeant au volant. Je ne m'attarderai pas sur le confort qui est tout simplement inexistant. Entre le son de la mécanique, l'arrière de l'habitacle vide (entraînant une forte résonance) et les ressorts "racing", la Quadrifoglio est dure et bruyante. « Et si tu veux t'approcher de ses limites, commence Emanuele, tu dois... » Je le regarde en souriant. « Je les ai déjà exploitées, ses limites. Du mauvais côté. Et j'ai compris que ce n'est pas une ancienne d'exception, ta voiture. C'est tout simplement une auto exceptionnelle. » ■

Non, le couvercle de la boîte à fusibles n'est pas monté à l'envers : lorsque l'on se penche sur l'aile avant droite (à laquelle il est accroché) pour les contrôler, il est parfaitement lisible ! Sur les Ti Super 1963, il se trouvait à gauche.

LIRE AUSSI

- **Alfa Romeo Giulia 1300 :** Une Giulia al dente [*Gazoline* 239].
- **Alfa Romeo Giulia Sprint GT :** Celle par qui tout a commencé [*Gazoline* 227].
- **Alfa Romeo Giulia SS :** Diaboliquement envoûtante [*Gazoline* 222].
- **Alfa Romeo Nuova Super 1300 :** Du feu sous la pédale [*Gazoline* 211].
- **Alfa Romeo Giulia Sprint :** Le chaînon manquant [*Gazoline* 176].
- **Alfa Romeo Giulia GTC :** 4 places décapotées [*Gazoline* 169].
- **Alfa Romeo Giulia 1600 Ti :** La musique du bi-arbre pour tous [*Gazoline* 158].
- **Alfa Romeo Giulia 1600 Super Speciale Giorgetti :** Mais que fait la police ? [*Gazoline* 137].

Passeport technique Alfa Romeo Giulia Ti Super

MOTEUR

Type Alfa Romeo 00516. 4 cylindres en ligne disposé longitudinalement à l'AV, bloc et culasse en alliage léger, vilebrequin sur cinq paliers, deux arbres à cames en tête commandés par chaîne ■ **Cylindrée :** 1 570 cm³ ■ **Alésage x course :** 78 x 82 mm ■ **Taux de compression :** 9,7:1 ■ **Puissance maxi :** 113 ch IGM (129 ch SAE) à 6 500 tr/mn ■ **Couple maxi :** 13,4 mkg IGM (15,5 kgm SAE) à 4 200 tr/mn ■ **Alimentation :** deux carburateurs double corps horizontaux Weber 45 DCO E14 ■ **Allumage :** par batterie 12 V 38 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur.

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 5 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,304 – 2e 1,988 – 3e : 1,355 – 4e : 1 – 5e : 0,790 – MAR : 3,010 ■ **Rapport de pont :** 4,555:1 (couple conique hypoïde 9x41), en option 5,125:1 (couple conique hypoïde 8x41).

STRUCTURE

Berline 4 portes, 5 places, caisse monocoque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Suspension AR :** essieu rigide à bras tirés et stabilisateur triangulaire, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins :** disques AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à recirculation de billes ■ **Diamètre de braquage :** 10,9 m entre murs ■ **Jantes :** en alliage léger 4,5 x 15" ■ **Pneumatiques :** 155-15 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,115 x 1,560 x 1,430 m ■ **Voies AV/AR :** 1,310/1,270 m ■ **Empattement :** 2,510 m ■ **Poids :** 910 kg à vide.

PERFORMANCES

Vitesse maximale : 189 km/h ■ **Consommation :** 13 l/100 km.

PRODUCTION

Mai 1963 - décembre 1964 : 501 exemplaires (178 en 1963 et 323 en 1964).

COTATION

Il y a dix ans, une Quadrifoglio pouvait se négocier 25 000 euros. Aujourd'hui, il est presque impossible d'en acheter une à moins de 100 000 euros. Si vous en trouvez un exemplaire – d'origine, bien sûr –, profitez-en : vous vous régalerez et votre patrimoine auto ne cessera de prendre de la valeur.

Les deux Weber double corps horizontaux de 45 sont spécifiques à la Quadrifoglio : même si moteur, puissance et couple coïncident avec ceux de la Giulia SS, cette dernière adopte des 40.

On note, du côté gauche, la présence d'un servofrein sur l'aile avant gauche. Il a été installé par les propriétaires de notre exemplaire pour plus de sécurité, car la Quadrifoglio n'en a jamais bénéficié. Le collecteur d'échappement 4/2/1 est en inox poli.

Cache-culbuteurs rouge (le trait de distinction de la Quadrifoglio), filtre à air à trompette, grande espace pour bricoler : la salle des machines est un régal pour le passionné comme pour le professionnel.

Un berceau protège le carter d'huile.

Identification

Plaque constructeur (avec uniquement le type et le numéro d'homologation, comme sur toute Alfa de cette époque) : sur l'auvent, côté conducteur.

Frappe à froid : sur l'auvent, à droite.

CITROEN 2 CV AZL 1959

OH ! LA BELLE BLEUE

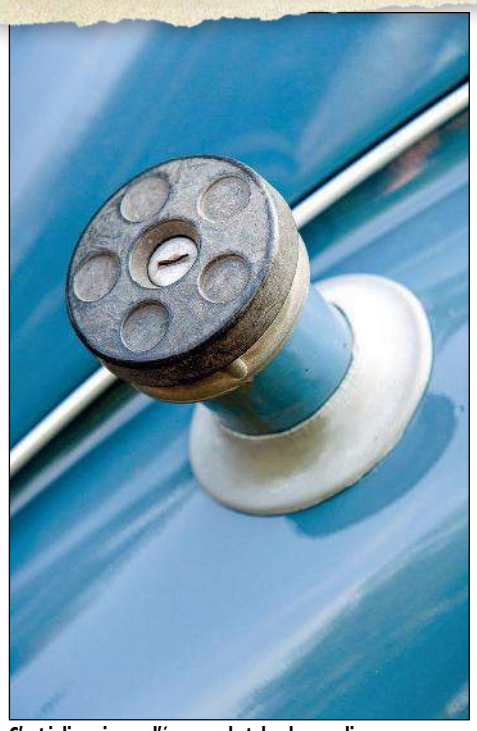
Dans la longue généalogie de la 2 CV, l'AZL est la première version à jouer quelque peu la carte du luxe. Davantage de couleurs disponibles, capote coordonnée à la teinte de la carrosserie, nombreuses baguettes chromées et habitacle plus cossu : elle tente de transformer une auto jusque-là purement utilitaire et très largement rurale en une seconde voiture potentielle pour les urbains dont les moyens financiers augmentent. Nous en avons déniché un exemplaire superbement restauré.

Texte **Gaëtan Lamarque** et **Stéphane Guitard** - Photos **Gaëtan Lamarque**

Cette superbe AZL est bichonnée comme il se doit.

LA PREMIÈRE 2 CV DES VILLES ?

Lorsqu'elle est lancée, en 1948, la 2 CV Type A est une auto ultrabasique : moteur de 375 cm³ développant la bagatelle de... 9 ch, habitacle et planche de bord dépouillés, un seul feu arrière et une carrosserie à la tôle fine comme du papier à cigarette et à la couleur unique ne comportant pas le moindre enjoliveur. Rien de plus normal pour une auto dont Pierre Boulanger, patron de Citroën à l'époque de son étude dans les années 30, disait simplement qu'elle devrait pouvoir « transporter deux cultivateurs en sabots, 50 kg de pommes de terre ou un tonnelet à la vitesse maxi de 60 km/h pour une consommation de trois litres d'essence aux 100 ». Toujours à la tête de la marque aux chevrons après la guerre, Boulanger rappellera à ses ingénieurs qui finalisent alors l'auto les préceptes de la future 2 CV : « Ce véhicule doit pouvoir passer dans les plus mauvais chemins, il doit être suffisamment léger pour être manié sans problème par une conductrice débutante. Son confort doit être irréprochable car les paniers d'œufs transportés à l'arrière doivent arriver intacts malgré les ornières. Enfin, je précise que son esthétique m'importe peu. »
La 2 CV restera donc en l'état durant cinq ans et ses débuts seront plutôt décevants. Mais est-ce vraiment étonnant ? Si l'on excepte un premier lifting de calandre en mars 1953 (l'abandon du cerclage autour des chevrons) qui fut accompagné de quelques modifications d'habitacle, la première véritable évolution arrive en septembre 1954, lorsque Citroën propose enfin un second moteur plus performant. Rien d'exceptionnel, mais avec un bloc de 425 cm³ (obtenus par augmentation de l'alésage à 66 mm contre 62 précédemment) développant désormais 12 ch à 4 000 tr/mn (soit 30 % de puissance en plus), la 2 CV, qui prend la dénomination de AZ, offre enfin des prestations en phase avec son positionnement commercial. Extérieurement, rien ne la distingue de la Type A qui continue sa carrière en parallèle. Sous le capot, le nouveau moteur se reconnaît à son ventilateur à six pales et au tambour aileté de l'embrayage centrifuge, autre nouveauté importante qui permet de ne pas avoir à débrayer en dessous de 1 000 tr/mn. Dès janvier 1955, l'AZ, tout comme la Type A, se voit équipée d'un deuxième feu à l'arrière, mais seul celui situé à gauche fait office de stop. Sur les custodes, on note l'apparition de clignotants Labinal abritant également les feux de position. Cette nouveauté implique l'adoption d'une platine enserrant le tableau de bord et qui supporte la commande des feux de position et des clignotants. A partir d'avril, le compteur de vitesse dispose d'un éclairage... plus symbolique que vraiment efficace. En décembre 1955, le 425 cm³ reçoit des pistons bombés faisant grimper son taux de compression à 7:1. Ce sera la seule évolution mécanique durant un bon moment.
En décembre 1956, une nouvelle version fait son entrée : l'AZL, la dernière lettre signifiant "Luxe" puisque les principales modifications sont d'ordre esthétique. Parmi celles-ci, la plus notable est sans nul doute l'agrandissement sensible de la lunette arrière, donnant une meilleure visibilité en manœuvre en même temps qu'un peu plus de lumière dans l'habitacle. Pour le reste, on est plus dans la cosmétique de "détail", à l'image des baguettes en aluminium poli qui ornent l'arête centrale du capot moteur, le haut des portières et les ailes arrière ou encore les bas de caisse. Mais il faut reconnaître qu'avec la possibilité désormais laissée aux propriétaires de choisir parmi plusieurs teintes de capote (gris, bordeaux, vert ou bleu foncé), la petite Citroën s'embourgeoise un peu. A l'intérieur, le tissu des sièges est assorti à la capote et, pour la première fois, on a droit à un dégivrage à air chaud pour le pare-brise. Autre remaniement moins visible : en janvier 1957, les feux arrière accueillent des modèles de marque Sima ou Axo Scintex. Mais il faut des yeux d'expert pour voir qu'ils ont une crête moins prononcée.
En 1958, petite révolution : la 2 CV AZLP offre une vraie porte de malle AR. Jusque-là, seuls les accessoiristes la proposaient. Bien que l'auto présentée ici soit une AZL, elle en est dotée. L'explication est simple : lorsque François a restauré l'auto, la capote était tellement abîmée qu'elle était irrécupérable. Au moment de la remplacer, il a choisi, comme de nombreux possesseurs d'AZL, d'installer une capote courte ainsi qu'une porte de coffre.


C'est joli, mais pas d'époque : le tube de remplissage du réservoir est peint dans la couleur de la caisse.

La patte chromée maintenant l'optique du phare a été montée à partir de juin 1954.

Apparus en 1954 sur l'AZ, les clignotants de custode Labinal font également office de feux de position. Un détail : leur coque devrait être bleu nuage AC 604, mais elle est logiquement du même gris que les jantes.

L'AZL se démarque de l'AZ par ses nombreuses baguettes en alu poli (arête de capot, portes, bas de caisse) et, en option, sa capote assortie à la couleur de la caisse.

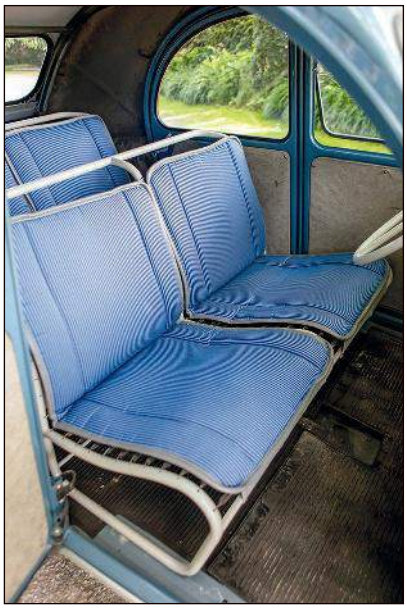
Si les toutes premières 2 CVA possédaient des coques de phares noires, elles ont été peintes couleur caisse dès 1950.

Les jantes de cette AZL de fin 1959 devraient être en 380 et peintes en bleu nuage AC 604. Or, ce sont des 400 et le montage est d'origine. Curieux !

En 1959, la plaque minéralogique arrière est encore en deux parties avec éclaireur central.

Si ce feu AR est très semblable au SEIMA d'origine, c'est un modèle refabriqué à partir d'un exemplaire post-mars 1964. On le reconnaît à son éclairage de plaque sur le côté.

CITROEN 2 CV AZL 1959



Les sièges sont recouverts d'un tissu bleu bayadère coordonné au bleu glacier de la carrosserie.

La tirette de condamnation des portes depuis l'intérieur est apparue en mai 1955.

Devant ses yeux, le conducteur dispose d'une console sur laquelle on trouve l'ampèremètre, les tirettes de starter et de démarreur, les feux de position et, sur le côté, la clé de contact.

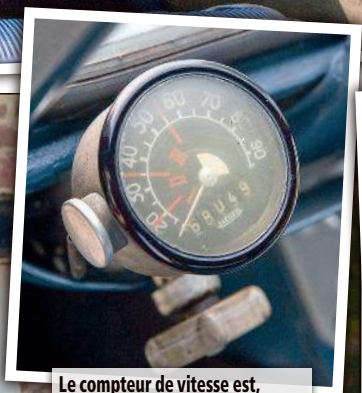
Attitude caractéristique de la 2 CV : l'arrière très en hauteur !

L'habitacle et la planche de bord font dans la sobriété : on remarque les habillages de portes en simili, une spécificité de l'AZL depuis 1957, et la commande de clignotants au centre du tableau depuis décembre 1956.

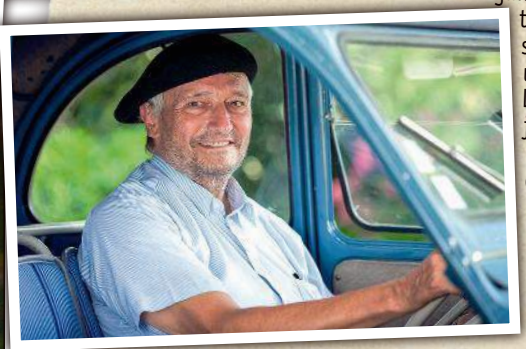
François Bayart et sa Citroën 2 CV AZL de 1959

UN RETOUR AUX SOURCES

François Bayart est un collectionneur passionné et averti de longue date. Jeune adolescent, il se procurait audacieusement les onéreuses miniatures Dinky Toys qu'il arrivait à négocier en lots à des tarifs intéressants. Il revendait alors les autos qu'il possédait en double afin d'en rechercher d'autres, souvent des exemplaires devenus rares de nos jours... Il a également été marqué par la 2 CV AZ familiale dans laquelle il partait en vacances avec ses parents et les splendides jouets Citroën qu'il avait le droit de manipuler avec précaution, le dimanche, chez le grand-père de son cousin Emmanuel. Dès lors, on comprend mieux cet engouement pour l'automobile ancienne qui le suivra toute sa vie.



Le compteur de vitesse est, comme depuis l'origine de l'auto, rapporté sur la gauche du volant. La molette située en dessous actionne les essuie-glaces.



Négociant dans le secteur de l'immobilier, François s'offrira notamment une splendide 4 CV "6 moustaches" de 1952 équipée d'une préparation intégrale Autobleu d'époque pour courir sur le mythique circuit du Mans.
Mais c'est à la retraite que notre collectionneur se met en quête d'une belle 2 CV à capot ondulé lui rappelant celle qui l'emmenait vers la plage et le soleil lorsqu'il était en culotte courte. C'est en juillet 2017 qu'il déniche un modèle singulier : une 2 CV AZL mise en circulation le 3 décembre 1959. C'est l'une des toutes premières sorties d'usine dans cette coquette livrée bleu glacier, rompant ainsi avec l'antédiluvienne robe "gris souris" revêtue jusque-là par les petites Citroën. Cette auto avait été auparavant acquise à l'état d'épave par Gilbert Six, un boulanger-pâtissier dunkerquois passionné par la restauration de carrosseries automobiles et qui possède son propre atelier depuis plusieurs décennies. Il a d'ailleurs ressuscité de nombreuses 2 CV, réalisé quelques cabriolets Hoffmann et s'est même attaqué à une Trèfle de 1924 ! Ce dernier entreprit donc la remise à neuf intégrale du véhicule, en conservant la quasi-totalité des pièces d'origine devenues introuvables, soudant et formant les tôles avec un savoir-faire à l'ancienne. Seuls le châssis, le plancher, les sièges et la capote seront remplacés car irrécupérables. Même les roues d'origine caractéristiques, plus fines et sans trou de fixation d'enjoliveur, ont été sablées, repeintes et vernies avec un revêtement spécial antirayure. Lorsque François achète la belle en juillet 2017, elle est structurellement parfaitement restaurée et immatriculée depuis le 11 mars 2016. Il prévoit même un tour de France avec sa nouvelle acquisition dès le mois d'août, mais à la suite d'une expertise de l'entreprise Danneels décelant entre autres un suintement d'huile moteur, Jean-Marie Takkak lui confirme qu'il lui reste à remettre en état la mécanique, l'embrayage, les freins et la suspension. Il fait alors appel aux meilleurs professionnels de la région lilloise pour terminer ce chantier : Rétro Design et Technic Diffusion pour les pièces, Jean-Marie Takkak et Profil à Neuf pour la mécanique et l'électricité. François nous avoue avoir fait une seule entorse à l'origine : il a installé un petit et très discret transformateur lui permettant d'obtenir du 12 V pour le branchement de son GPS. Mais tout le reste est encore en 6 V, comme à l'époque. Aujourd'hui, il prend beaucoup de plaisir à voyager dans cette splendide 2 CV restaurée dans les moindres détails pour découvrir des "chemins de traverses" insoupçonnables en moderne !

A compter de novembre 1959, le pare-soleil n'est plus en carton bouilli, mais en plastique souple.

Citroën annonçait une boîte quatre vitesses synchronisées : dans les faits, la première ne l'était pas. Petite réserve pour la boule du levier qui aurait sans doute dû être grise.

Le 425 cm³ a été entièrement restauré. A noter que le bloc initial de 12 ch avait été remplacé par un 18 ch bien avant que François n'acquiert l'auto.

PASSEPORT TECHNIQUE CITROËN 2 CV AZL

MOTEUR

2 cylindres à plat implanté longitudinalement à l'avant, bloc et culasses alu, un arbre à cames central ■ **Cylindrée :** 424 cm³ ■ **Alésage x course :** 66 x 62 mm ■ **Puissance maxi :** 12 ch à 3 500 tr/mn (18 ch sur ce modèle) ■ **Couple maxi :** 2,2 mkg à 2 000 tr/mn ■ **Taux de compression :** 7:1 ■ **Alimentation :** un carburateur inversé simple corps Solex 26 BCI ■ **Allumage :** par batterie 6 V 60 Ah, dynamo ■ **Refroidissement :** par air.

TRANSMISSION

Traction avant ■ **Embrayage :** centrifuge (remplacé par un monodisque à sec sur cet exemplaire) ■ **Boîte de vitesses :** manuelle, quatre rapports (1re non synchronisée) + MAR, levier au tableau de bord ■ **Rapports de boîte :** 1re : 25,96 – 2e : 12,53 – 3e : 7,46 – 4e : 5,68 – MAR : 28,05 ■ **Rapport de pont :** 3,87 x 1 (couple conique spirale).

STRUCTURE

Berline 4 portes/4 places, carrosserie en tôles d'acier boulonnée sur une plate-forme formant châssis ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes par bras oscillants longitudinaux, batteurs à inertie avec butées caoutchouc et entretoise en métal ■ **Suspensions AR :** roues indépendantes par bras oscillants longitudinaux, batteurs à inertie avec butées en caoutchouc, pot de suspension ■ **Jantes :** 16" ■ **Pneumatiques :** 125 x 400 ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,780 x 1,480 x 1,600 m ■ **Empattement :** 2,370 m ■ **Voies AV/AR :** 1,260/1,260 m ■ **Poids à vide :** 495 kg.

PERFORMANCES

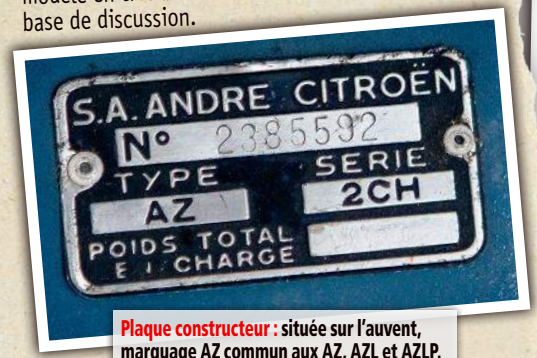
Vitesse maxi : 80 km/h ■ **Consommation :** 4 l/100 km.

PRODUCTION

Décembre 1956 - février 1963 : les chiffres de production venant de l'usine se contredisant et les séries comportant des "trous" dans les numéros de châssis, le nombre d'exemplaires par type est inconnu ■ **Numéro de châssis :** 2 385 592 ■ **Coloris :** bleu glacier AC 606 ■ **Date de première immatriculation :** 3 décembre 1959 ■ **Prix de vente en 1959 :** 467 100 F ■ **Puissance fiscale :** 2 CV.

COTATION

Les 2 CV AZL en configuration d'origine (capote longue) sont un peu plus chères que les AZLP (AZL avec porte de malle) dont l'exemplaire présenté ici se rapproche. Pour un modèle en très bel état, 10 000 euros constitue une base de discussion.



Plaque constructeur : située sur l'auvent, marquage AZ commun aux AZ, AZL et AZLP.

Numéro moteur : sous la tubulure, côté droit du bloc.

Dès juin 1953, le capot n'est plus maintenu ouvert que par une seule béquille fixée sur l'auvent.

Je remercie Emmanuel Bayart pour son assistance durant les shootings, Jean-Marie Takkak, directeur du garage CRVE à Roubaix, pour ses renseignements, ainsi que Marie-Pierre et Laurent Petitprez qui nous ont permis d'utiliser leur Gîte de France, la Ferme De La Longue Cour à Linselles, pour les photos.

Initialement, cette 2 CV était équipée d'un embrayage centrifuge. François l'a remplacé par un modèle "classique", ce qui ne change rien à la disposition du pédalier.

La suspension si spécifique de la 2 CV : dans le batteur (le tube vertical) se trouve un boudin contenant une masse en fonte entre deux butées. C'est lui qui tient lieu d'amortisseur.

La capote longue étant irrécupérable lorsqu'il l'a achetée, François a choisi de la remplacer par un ensemble capote courte et porte de malle d'AZLP. Une semi-entorse à l'origine puisque nombre d'AZL en étaient équipées après coup.

5 VEDETTES DE CINÉMA

Elles sont aussi célèbres que les acteurs qui les ont conduites. Souvent liées à une scène culte, ces cinq voitures ont laissé une trace profonde dans l'histoire du cinéma populaire. Revivons, pleins gaz, quelques séquences d'anthologie. Magnéto !

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Daniel Denis, Wikimedia Commons**

Ford Mustang GT 390 "Bullitt"

DeLorean DMC-12 "Retour vers le futur"

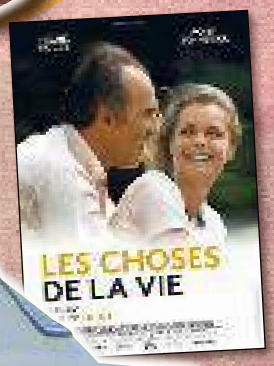
Les cotes indiquées pour 2008 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.

+8% par an

Mic/Wikimedia Commons

Citroën DS 19
"Fantômas se déchaîne"

+14% par an



Nakhon100/Wikimedia Commons

Alfa Romeo Giulietta Sprint
"Les choses de la vie"

+12% par an

Renault Communication

Renault 8 Gordini 1100
"Ne nous fâchons pas"

Claude Matthieu

La scène de l'accident est l'une des plus célèbres du cinéma français. C'est aussi la colonne vertébrale du film.

Alfa Romeo Giulietta Sprint "Les choses de la vie"

L'ICÔNE QUE L'ON IGNORAIT

Bouleversante tragédie sentimentale, le chef-d'œuvre de Claude Sautet regroupe un quatuor d'acteurs prestigieux : Michel Piccoli, Romy Schneider, Lea Massari et une Alfa Romeo Giulietta Sprint.

+ Bellissima ! - Bonne qualité - Moteur

– Cote élevée

Dans l'ambulance DS qui l'emmène à l'hôpital, Pierre, architecte de 40 ans, voit défiler toute son existence. L'hostilité de son fils, la tendresse pour son ex-femme, l'amour étouffant de sa maîtresse : cette bousculade d'uppercuts sentimentaux est soutenue par une musique ensorcelante, presque entêtante. Au bout de la route, Pierre devait annoncer à Hélène, sa maîtresse, son souhait de rompre leur relation. Elle n'en saura rien. Plongé quelque part entre la vie et la mort, le personnage incarné par Michel Piccoli vient de tenir le premier rôle d'une séquence sans doute unique dans l'histoire du cinéma : le tournage, au ralenti, d'une scène d'accident depuis le coup de pied sur la pédale de freins jusqu'à l'embrasement du véhicule meurtri.

Avant que la série de tonneaux ne la défigure, l'Alfa Romeo Giulietta Sprint de Pierre avait fière allure. Avec sa robe de couleur grise, *grigio* en italien, sa ligne élégante, son museau expressif rehaussé d'une paire de longues portées jaunes, son volant à cerclo de klaxon, cette auto respire l'Italie à pleins poumons et son propriétaire roule vite, détendu, sans se soucier du danger qui l'attend au carrefour. Le camion, posé en travers de la chaussée, aura raison des quatre tambours largement dimensionnés de l'italienne. Les avant ont beau être refroidis et avoir deux segments, les lois de la physique sont immuables. Au moment du coup de freins, l'arrière de l'Alfa déboîte, les Pirelli Cinturato s'agrippent désespérément, mais le choc est inévitable. Alors que le malheureux se débat avec le volant, alors que les clopes volent dans l'habitacle, la caisse ferrée chez Bertone se tord de douleur. L'étamage réalisé par les compagnons turinois tient le choc, c'est la tôle, pourtant épaisse, qui prend les plis d'une vieille étoffe.

Certains prétendent que le modèle filmé lors du retournement est de 1959, mais les bas de caisse "pleins" peuvent correspondre à un exemplaire de 1960. Cela est-il si important ? Non, bien entendu. Face à nos yeux de collectionneurs, la scène est insoutenable. D'abord parce que le conducteur perdra fictivement la vie. Ensuite en raison du nombre de Giulietta qui ont été pliées lors du tournage. Pour les besoins des cascades, la production a acheté dix coupés Giulietta, mais on se console en se disant qu'elle n'en a finalement détruit que cinq, l'autre moitié n'ayant tout simplement pas été utilisée. En 1970, la Giulietta Sprint était devenue caduque, franchement démodée depuis la sortie du coupé GT.

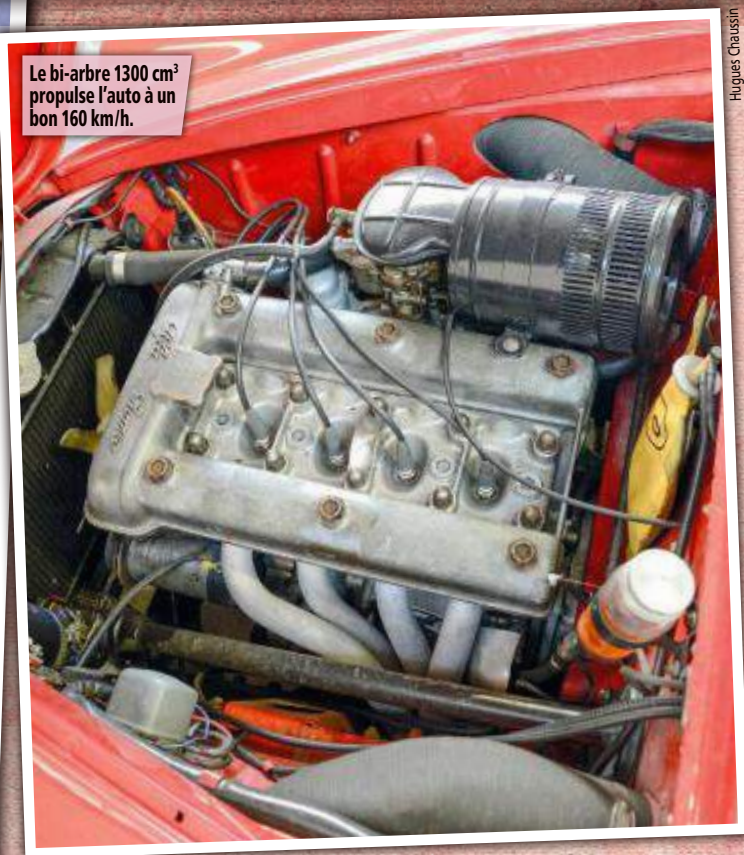
A l'époque, on en trouvait à foison dans les parkings d'occasions

Elle ne coûtait donc pas un rond, contrairement à aujourd'hui ! Il est donc nécessaire de se replacer dans le contexte de l'époque et se dire qu'on en trouvait plein les parkings d'occasions.

L'observation attentive des détails permet de deviner au moins deux autos distinctes, comme le démontre la présence, sur l'un des véhicules, d'une jante arrière différente des Borrani d'origine. A moins qu'il s'agisse d'une roue de secours ? Le volant nous prouve que le modèle n'est pas une Véloce, mais une simple Sprint équipée du petit 1 290 cm³ à double arbre à cames en tête de 80 ch. En 1960, une 1300 qui filait à 165 km/h, c'était exceptionnel.

La Giulietta est doublement importante dans l'histoire de la marque. Apparue d'abord en coupé, en 1954, puis en berline et en Spider, elle a inauguré celui qui restera sans doute le plus célèbre moteur Alfa Romeo, ce fameux "bialbero" tout alu utilisé jusque dans les années 90. Ensuite, ce modèle est celui qui a permis au constructeur de franchir un important palier en termes de volumes de production. Grâce à la Giulietta, Alfa est passée de quelques milliers de véhicules par an à environ 25 000. Au total, il s'est vendu plus de 180 000 Giulietta toutes carrosseries confondues jusqu'en 1963, ce qui fait de cette petite merveille la première grande réussite commerciale de la marque. ■

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT [1954 - 1962] • **Cote en 2008 :** 25 000 euros • **Cote en 2018 :** 60 000 euros.



Le bi-arbre 1300 cm³ propulse l'auto à un bon 160 km/h.

Hugues Chaussin

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 7 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc et culasse alu, deux arbres à cames en tête. 1 290 cm³ (80 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur double corps inversé.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au tableau de bord, puis au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras oscillants superposés et barre stabilisatrice, essieu AR rigide guidé par des tirants longitudinaux, ressorts hélicoïdaux AV/AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, tambours AV/AR, direction à boîtier, jantes 15".
Vitesse maxi : 165 km/h.
Consommation : 8,5 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

1954 - 1962
(24 084 exemplaires + 1 900 1300 Sprint en 1964 et 1965).

TENDANCE

Le prix des Alfa Romeo anciennes grimpe régulièrement. Grande classique des *fifties*, la Giulietta est particulièrement concernée par cette envolée.

+14% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Bonne pour la mécanique, plus compliquée pour la carrosserie et l'accastillage. Les pare-chocs sont refabriqués en inox poli (Classic-Parechocs).

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : si elles rouillent globalement moins que les Alfa des générations suivantes, les Giulietta sont tout de même sensibles à la corrosion. Contrôlez attentivement les planchers, les longerons, les passages de roues, le fond de coffre, le bas des portes, la pointe du capot et le bas du couvercle de malle.
Moteur : robuste.
Points faibles : synchros de boîte fragiles.

Le dessin de la Giulietta est juste parfait !

Matteo Ianselli/Wikimedia Commons

La ligne extérieure de la Giulietta est la même que celle de sa grande sœur Giulia 1800.

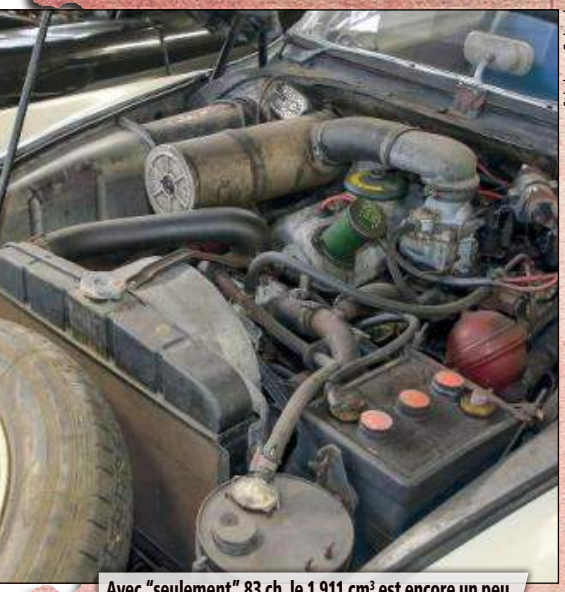
Andrew Bone/Wikimedia Commons

L'intérieur est à l'image du reste : sobre et classe !

Hugues Chaussin

Citroën DS 19 "Fan

À TIRE-D'AI



Stéphane Guitard

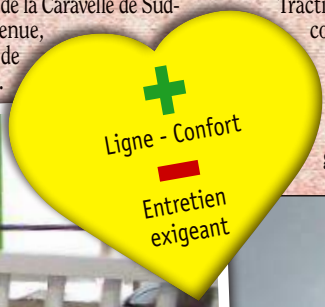
Avec "seulement" 83 ch, le 1 911 cm³ est encore un peu juste pour assurer des performances de haut niveau.

Cette fois-ci sera peut-être la bonne. Lancés à toute allure dans leur Mini Moke, le commissaire Juve, éminence de la PJ parisienne, et son "meilleur ennemi" le journaliste Fandor sont sur le point de mettre la main sur l'ennemi public numéro un. Le psychopathe Fantômas, pire cauchemar des deux complices, pilote sa DS 19 sur les chapeaux de roue, il rejoint une piste d'aérodrome puis, avec un flegme tout britannique, manipule des commandes spéciales au tableau de bord. La première déploie des ailes, la deuxième fait surgir une paire de réacteurs et un empennage, la troisième met la gomme puis transforme la DS en avion de la route. Devenue fantastique, la berline révolutionnaire permet à l'homme caméléon d'échapper, une fois encore, à ses poursuivants.

Nous sommes en 1965 et le ricanement moqueur de Fantômas ponctue le film d'André Hunebelle. La DS a alors dix ans, l'âge d'une certaine maturité pour un modèle qui a cumulé les problèmes de jeunesse. Apparue en 1955, cette voiture a créé une onde de choc dans le monde de l'automobile. En prenant un demi-siècle d'avance sur la concurrence, elle a tout démodé, même si, au début, elle a sérieusement cafouillé. A l'image de la Caravelle de Sud-Aviation, la DS de Citroën est devenue, du jour au lendemain, un fleuron de la technologie française. Une fierté.

Saluée en 1957 par le prix d'honneur d'art et d'esthétique à la Triennale de Milan, sa ligne en goutte d'eau signée Flaminio Bertoni témoigne d'une recherche aussi stylistique que scientifique.

Ce souci de faire beau se retrouve également à l'intérieur où l'ambiance futuriste rompt avec tout ce que les gens ont eu l'habitude de voir. La luminosité sans pareille et la visibilité avant appuient le modernisme technologique de la DS. C'est en effet "dessous" que tout se passe. Essentiellement au niveau des suspensions, dont le fonctionnement hydropneumatique dérivé du système expérimenté sur les Traction 15/6 H permet d'obtenir un niveau de confort et de tenue de route encore jamais atteint par une automobile. Ce qui surprend beaucoup au début, ce sont les variations de hauteur de caisse, à ras du sol à l'arrêt, façon sauterelle en position haute. Une géométrie variable qui trahit le haut degré



Klaus Nahr/Wikimedia Commons

Dans ces premières versions, la DS 19 est encore dépourvue de phares additionnels. La ligne n'en est que plus belle.

Alf Van Beem/Wikimedia Commons

Même sans ailes, la DS 19 semble prête à s'envoler.

Stéphane Gabart

CITROËN DS 19 [10/1955 - 04/1975] • **Cote en 2008 :** de 5 000 (1968) à 9 000 euros (1955 à 1959) • **Cote en 2018 :** de 15 000

LE tômas se déchaîne”

Faire voler une voiture. Ce vieux fantasme est devenu réalité dans l’un des volets de la trilogie “Fantômas”. Pour le plaisir des amateurs de science-fiction, la plus fantastique des autos de l’époque a pris des airs de Fouga Magister. Décollage immédiat !

de technicité que renferme le véhicule. A contrario, la DS et son dispositif à haute pression effraient les mécaniciens. L’auto de Fantômas est une DS 19 de 1964, sans doute relookée l’année suivante avec quelques éléments de la nouvelle finition Pallas. Il en va ainsi des enjoliveurs de roues et des baguettes de caisse. La vraie Pallas comporte, en prime, une paire de projecteurs supplémentaires.

La DS est sans doute celle qui, du fait de sa ligne aérodynamique, se rapproche le plus d’un avion de chasse

Totalement dans son époque, la “voiture volante” suscite alors maintes spéculations sur l’avenir de l’automobile. La DS est sans doute celle qui, du fait de sa ligne aérodynamique, se rapproche le plus d’un avion de chasse. Equipée d’un empennage en forme de V, la voiture de Fantômas évoque irrésistiblement l’outil d’entraînement de l’armée de l’air qui fut aussi celui de présentation de la Patrouille de France, l’inimitable Fouga Magister CM-170. Alors que ce dernier file à 715 km/h, la DS 19, animée de son 4 cylindres 1 911 cm³ de 83 ch, doit pour sa part se contenter – si l’on peut dire – de 150 km/h. Un chiffre fort honorable pour une routière du début des années 60. Apparue en 1965 dans une finition Pallas suréquipée et dotée d’une présentation avantageuse, la DS a évolué mécaniquement l’année suivante avec l’apport d’un moteur plus ambitieux de près de 2,2 litres de cylindrée. Baptisée DS 21, cette dernière est également disponible en déclinaison Pallas et roule à… 175 km/h. La reine de la route est devenue un avion, sans ailes ni empennage. ■

Stéphane Guitard

Le tableau de bord évoluera plusieurs fois. Sur la DS 19, il est déjà terriblement futuriste.

50 ans après, la DS reste encore associée à Fantômas. Qu’importe si le modèle n’est pas 100 % conforme à l’original...

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 11 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 1 911 cm³ (62 à 83 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur double corps inversé.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 mécanique (1re non synchro jusqu’en septembre 1962), boîte 5 synchronisée (dès 1970), boîte auto (option dès 1971). Levier au-dessus du volant (boîtes hydro), levier au volant (boîtes méca).
Structure : plate-forme à longerons entretoisés sur laquelle repose une structure en tôles d’acier, roues AV indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés, suspension hydropneumatique avec pompe HP et correcteur d’assiette, disques AV inboard/tambours AR, direction à crémaillère (assistée dès septembre 1961), jantes 15”.
Vitesse maxi : 140 à 160 km/h.
Consommation : 10 à 12 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1955 - avril 1975
(1 330 755 exemplaires toutes DS confondues).

TENDANCE

Forte demande ces dernières années, mais l’offre généreuse calme les ardeurs des vendeurs.

+8% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 4 **5** Courant

DISPONIBILITE PIECES

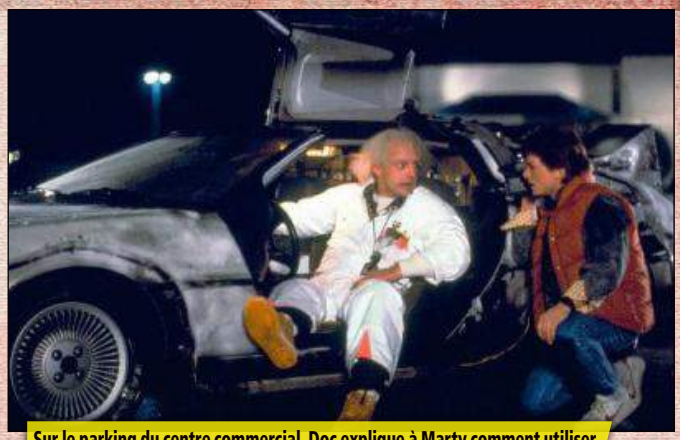
La partie mécanique ne pose pas de gros problèmes, excepté pour certains éléments hydrauliques des modèles antérieurs à 1967. Pour la tôlerie, c’est une autre histoire...

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la DS est très sujette à la rouille. Contrôlez en priorité les tôles de longerons (si boursouflures, les cloisons internes sont endommagées), les ancrages du boîtier de train AR, les planchers, les pieds de caisse, les supports de pare-chocs AR et les entourages de coffre. Vérifiez ensuite les feuillures de maintien des joints de portes, le tour de pavillon, le bas des portes et des ailes AV, sans oublier les ailes et les custodes AR.
Moteur : solide. Les pièces sont courantes.
Points faibles : liquide rouge (jusqu’en septembre 1966), ciel de pavillon qui se décolle.

(1968) à 23 000 euros (1955 à 1959).

« Faut voir grand dans la vie. Quitte à voyager à travers le temps au volant d'une voiture, autant en choisir une qui ait de la gueule. » Doc, alias Christopher Lloyd, un savant fou qui prétend avoir conçu la machine à voyager dans le temps, n'est pas peu fier de son choix. Nous sommes en 1985 et le film de science-fiction *Retour vers le futur* s'apprête à connaître un franc succès. Mais il va surtout populariser une voiture dont le parcours a été jusqu'alors très discret : la DeLorean DMC-12. Pourquoi le réalisateur Robert Zemeckis a-t-il succombé aux charmes d'une auto impopulaire, qui n'était plus en production depuis deux ans suite à la faillite de la société qui la construisait ? Sans doute parce que la DeLorean était – et est toujours – sans équivalent. Cet objet roulant non identifié, futuriste, sécurisant, durable, ultrasophistiqué et doté d'un style radicalement affirmé colle parfaitement à l'esprit décalé du scientifique à la chevelure hirsute qui en a fait le véhicule spatio-temporel le plus célèbre de tous les temps.



Sur le parking du centre commercial, Doc explique à Marty comment utiliser le générateur de fusion qui lui permettra de remonter dans le temps.

Daniel Denis

DeLorean DMC-12 "Retour vers le futur"

ELLE N'A PAS EU LE TEMPS...

Ceci est plus qu'une voiture, c'est un personnage de science-fiction. La DeLorean est devenue mythique, non pas à cause de son succès ou de ses performances, mais grâce à son premier rôle dans la célèbre trilogie américaine. Revenons 35 ans en arrière et revivons l'histoire de cette drôle de machine.

L'origine de cette auto remonte à 1973, soit douze ans avant la sortie du film de Robert Zemeckis

L'histoire de cette auto débute en 1973, soit douze ans avant la sortie du film en question. John Zachary DeLorean, vice-président de la Général Motors Company, démissionne de son poste avec un objectif en tête : créer sa propre voiture de sport. Et tant qu'à faire, pouvoir apposer son nom sur la carrosserie de plusieurs dizaines de milliers d'automobiles. En 1975, il fonde la Delorean Motor Company, bannière sous laquelle il souhaite voir prospérer le véhicule de ses rêves. N'ayant jamais trouvé de partenaires enthousiastes aux Etats-Unis, cet ambitieux cadre dirigeant choisit de construire sa voiture de haute technologie en s'appuyant sur le savoir-faire européen. Il s'adresse à Giorgetto Giugiaro pour le design. Le père de la toute récente VW Golf élabore une maquette de coupé sport au style dynamique, épuré, hypermoderne, dont la partie arrière comporte une persienne et dont les surfaces de carrosserie sont ultralisses. Le dessin est cunéiforme, il ne ressemble à rien de connu. Cette esthétique de caractère tient beaucoup aux goûts de John Z., de même que l'emploi de l'inox non magnétique – et non peint – pour la réalisation de la carrosserie. Il désire aussi que son coupé accueille un vrai bon châssis, pas un machin en caoutchouc tout mou. Pour ce faire, il frappe à la meilleure porte : chez Colin Chapman, en Angleterre. Ce dernier conçoit un soubassement proche de celui de l'Esprit, avec poutre centrale et deux "Y" porteurs en bout. La suspension avant et arrière est assurée par des bras articulés supérieurs et inférieurs et des combinés ressorts amortisseurs. Question motorisation, DeLorean s'adresse à la Comotec, société qui fournit à Citroën et NSU les moteurs rotatifs. Totalement dans la lignée technologique voulue par John Z., cette mécanique aurait assuré une parfaite cohérence au coupé sport. Hélas, la sévérité des normes américaines et la faillite de la Comotec compromettent doublement ce montage. DeLorean conclut finalement un accord plus raisonnable avec la Française de Mécanique en adoptant le récent V6 "PRV" dont le système d'injection permet l'adoption de catalyseurs dès la sortie du véhicule, en 1981. Sévèrement pénalisé par la dépollution, le V6 à 90 degrés ne compte que 132 ch (pour 2,8 l). Il fait donc pâle figure à côté des big blocks américains, mais aussi face à la plupart des coupés européens.
Avec 1 230 kg à traîner, difficile de fumer les pneus au démarrage. Pire ! Impossible de prétendre remonter le temps avec pareille machine. Fabriquée à Belfast en pleine guerre civile, la DeLorean DMC-12 a été construite par des ouvriers assez peu qualifiés et a souffert d'innombrables problèmes de qualité, notamment électriques. Dès 1981, l'année où 75 % de la production sera assemblée, la réputation du coupé est entachée, puis les choses iront de mal en pis. Arrêté fin 1982 pour trafic de drogue, John Z. DeLorean fut contraint de mettre sa société en faillite et les derniers exemplaires commandés ont été terminés et livrés en 1983. La vérité éclatera plus tard : relaxé par la justice, DeLorean avait été piégé par la FBI. S'il avait pu remonter le temps au volant de sa DMC-12, peut-être aurait-il pu assurer un avenir à cette auto fort bien née. Il lui manquait sans doute le souffle d'une paire de turbos. Et l'image que lui a forgée *Retour vers le futur*. ■

+ Originalité - Fiabilité - Super châssis
– Peu puissante

DELOREAN DMC-12 [01/1981 - 1983] • **Cote en 2008 :** 15 000 euros • **Cote en 2018 :** 35 000 euros.

Attention, elle accélère avant de disparaître en un éclair !

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 16 CV.
Moteur : 6 cylindres en V longitudinal AR, bloc et culasses alu, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres. 2 849 cm³ (132 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : injection Bosch K-Jetronic.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée ou boîte 3 automatique. Levier au plancher.
Structure : châssis-poutre métallique sur lequel est boulonnée une carrosserie en inox. Roues AV indépendantes par bras superposés, barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras superposés, amortisseurs hydrauliques AV/AR, ressorts hélicoïdaux AV/AR, disques AV/ AR, assistance ; direction à crémaillère, jantes 14" (AV), 15" (AR).
Vitesse maxi : 209 km/h.
Consommation : 15 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Janvier 1981 - 1983
(8 583 exemplaires).

TENDANCE

L'effet *Retour vers le futur* agit à fond. Très appréciée en France, la plus européenne des américaines prend sans cesse de la cote.

+16% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Aucun problème pour la mécanique. Plus compliqué pour le reste.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : entre le châssis recouvert de laque époxy et la carrosserie en inox, vous pouvez dormir tranquille.
Moteur : fiable, pas cher et très courant du côté de chez nous.
Points faibles : mécanisme des portes souvent défaillant, carrosserie sensible aux traces de doigts et aux agressions du soleil et des intempéries.

Affaibli par les normes antipollution, le V6 PRV a du mal à propulser les 1 230 kg de l'auto.

Daniel Denis

Daniel Denis

Le tableau de bord de la "vraie" DeLorean est nettement moins fouillis que celui de l'auto du film. Du coup, il est également moins original !

La ligne si caractéristique de la DeLorean est due à Giugiaro. Notez la très petite ouverture des fenêtres sur les portes papillon.

Daniel Denis

Selon l'année, 1967 (ici) ou 1968, le panneau arrière a un habillage un peu différent.

L'habitacle de la GT 390 du film. Dans son jus !

©Jeremy/Wikimedia Commons

De base, les GT 390 "normales" possèdent des baguettes de calandres et certaines disposent également de feux additionnels.

©Jeremy/Wikimedia Commons

+ Culte ! - Puissance - Ligne

– Conso

Frank Bullitt parcourt tranquillement les ruelles pentues de San Francisco. Le calme ne va pas durer.

FORD MUSTANG GT 390 [1967 - 1968] • **Cote en 2008 :** 20 000 euros • **Cote en 2018 :** 50 000 euros.

Le moteur de la GT 390 développe 320 ch pour un couple phénoménal de 58 mkg à 3 200 tr/mn. En clair : ça pousse !

Ford France

Ford France

Ford Mustang GT 390 "Bullitt"

QUAND STEVE LÂCHE LA BRIDE

Un acteur vedette, une voiture culte, une course-poursuite d'anthologie : ainsi pourrait-on synthétiser le film *Bullitt*, superproduction américaine qui a mis en orbite l'une des premières "muscle cars", la Mustang GT 390.

Rues de San Francisco. Une Dodge Charger 440 est en embuscade dans les rétroviseurs d'une Ford Mustang GT 390. Au volant de cette dernière, la star du moment, un certain Steve McQueen, dans la peau du flic Franck Bullitt. Commence alors l'une des plus célèbres courses-poursuites de l'histoire du cinéma. Au sommet de ces montagnes russes, Dodge et Ford s'envolent tour à tour dans le concert endiablé des seize cylindres survoltés. Ça crisse, ça hurle, ça glisse. L'épilogue de cette équipée sauvage se produit alors que la Charger, après moult contacts physiques contre sa rivale, se désintègre dans une de ces explosions dont les réalisations américaines ont le secret. Vous venez de revivre, en accéléré, la scène culte du film *Bullitt*, de Peter Yates, dont le héros Steve McQueen était également le producteur. Cette course haletante, durant près de dix minutes, avait été réclamée par l'acteur vedette qui souhaitait qu'elle se déroule dans un décor naturel et qu'elle se fasse sans trucage, à vitesse réelle. Afin de parvenir à ce tour de force, la Warner s'était offert un quatuor de cascadeurs hors-pair. Bud Ekins, Carey Loftin, Max Balchowsky et Bill Hickman auraient même pu recevoir l'appui d'un cinquième larron, en l'espèce Steve McQueen lui-même, mais malgré les talents de pilote de l'acteur, la Warner s'y opposa fermement.

Sa victoire par K.-O. et le succès retentissant du film vaudront à la Mustang fastback "Dark Highland Green" une place au panthéon des voitures de légende. Aucun accord commercial n'a été passé pour la fourniture des autos. Quatre véhicules ont été achetés dans le commerce, deux Dodge et deux Ford, un exemplaire de chaque étant destiné à rester impeccable, l'autre à être malmené dans les cascades. Puisque la production n'avait pas obtenu la fourniture gracieuse des véhicules, Queen décida de débadger ses Mustang et de leur donner des jantes alliage American Racing. Semblables à l'écran, les deux Ford étaient en réalité bien différentes, la version destinée aux courses ayant fait l'objet d'une préparation intégrale avec arceau de sécurité, moteur issu d'un modèle courant en Trans-Am Series, différentiel, amortisseurs et pneus spécifiques.

La réponse de Ford à Chevrolet est la Mustang 390 GT, un modèle à très hautes performances

S'agissant de la genèse du modèle, la Mustang GT 390 a été lancée en 1967 pour faire face aux assauts du concurrent Chevrolet, dont la Camaro, pony car sexy en diable sortie quelques mois auparavant, fait sensation avec son "big block" de 396 cubic inches. La réponse de Ford, c'est donc cette GT 390, modèle à très hautes performances. On trouve sous le capot la première très grosse cylindrée des Mustang, un V8 culbuté – évidemment – de 390 ci (6,4 l) fournissant l'impressionnante cavalerie de 320 ch. Sur le plan esthétique, elle affiche des traits nettement moins doux que les précédentes générations. La calandre est agrandie, le museau est rendu plus agressif, le regard est devenu perçant, le volume général a augmenté. Avec son physique d'athlète, la Mustang 67 en impose carrément ! La ligne fastback, au catalogue depuis les débuts du modèle en 1964, accentue encore cette sportivité.

Si, sur les deux GT 390 utilisées dans le film, un exemplaire existe encore, la chance de pouvoir en devenir propriétaire est quasi nulle. En revanche, cette auto a fait tellement d'émules qu'un nombre impressionnant d'évocations du modèle, entièrement débadgées, sont aujourd'hui en circulation. Il est donc possible de rouler dans une auto similaire à celle que pilotait Steve McQueen. Si vous êtes plutôt versés youngtimers, sachez que Ford a commercialisé, en 2001 puis 2008 et 2009, une Mustang "Bullitt" reprenant tous les attributs de l'initiale, mais sur un modèle contemporain. L'opération vient même d'être reconduite avec la dernière version de la Mustang. Cette fois-ci, seuls 82 exemplaires sont prévus pour la France. Mais question charme, rien ne vaudra jamais un bon fastback de l'époque ! ■

SPECIFICATIONS

Moteur : 8 cylindres en V longitudinal AV, bloc et culasses fonte, un arbre à cames central. 6 390 cm³ (320 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur Holley quadruple corps inversé.
Transmission : propulsion, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par leviers articulés et barre stabilisatrice, essieu AR rigide, amortisseurs télescopiques AV/AR, ressorts hélicoïdaux AV/semi-elliptiques AR, disques ventilés AV/tambours AR, direction à boîtier, jantes 14".
Vitesse maxi : 210 km/h.
Consommation : élevée !

PERIODE A SUIVRE

1967 - 1968
(113 653 Mustang fastback toutes motorisations confondues en 1967 et 1968).

TENDANCE

Le modèle est mythique, la demande est forte, la cote s'en ressent !

+18% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Les pièces se trouvent en quantité industrielle, qu'elles soient d'origine ou bien "racing".

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : comme l'immense majorité des voitures des années 60, la Mustang rouille bien. Contrôlez en priorité les planchers, les longerons, les traverses, les joues d'ailes, le fond de coffre, les bas de caisse et les bas de portières.
Moteur : peu courant, le 390 ci a souvent été remplacé par un bloc plus fiable. En effet, il s'agit de l'un des V8 Ford les plus fragiles. La boîte, en revanche, ne pose pas de soucis.
Points faibles : train AV, suspension et pneumatiques sous-dimensionnés.

La 8 Gordini en plein vol. Sur ce document, on voit nettement que les feux additionnels ont été rapportés. Il ne s'agit donc pas d'une Gorde 1300 mais d'une (fausse) 1100.

Renault 8 Gordini 1100 "Ne nous fâchons pas"

LA FOLLE CABRIOLE

+ Mythique - Caractère - Moteur
− Rareté

En matière d'automobile et de films populaires, *Ne nous fâchons pas* nous gratifie d'une scène emblématique : celle où une R8 Gordini traverse, tambour battant, une fête champêtre. Le moment nous est servi par des acteurs exceptionnels, un dialoguiste génial et le cascadeur le plus en vue du moment. Flash-back.

« Tu veux vraiment pas que j'conduise ? » La main agrippée à la poignée de maintien de la R8 Gordini, Jeff, alias Michel Constantin, interpelle son compère Lino Ventura, Antoine Beretto dans le film. « Quand j'conduis pas, j'ai peur », lui répond ce dernier, concentré sur la route et le maniement du volant d'une auto en équilibre sur deux roues. La scène pourrait être somme toute "ordinaire" si la R8 ne traversait pas, à toute allure, une manifestation conviviale de producteurs de vins du Midi. Tout le monde connaît la séquence, inutile de la détailler davantage. Réalisé par Georges Lautner avec le concours du dialoguiste Michel Audiard, ce long métrage comporte de nombreuses cabrioles, automobiles ou non, parmi lesquelles on retiendra la "gifle" qu'a dû encaisser le cascadeur méridional Pierre Rosso ou encore l'explosion du pont. L'ensemble des effets spéciaux et cascades a été supervisé par Gil Delamare. Qui se trouvait au volant de la R8 au cours de la fameuse séquence ? Nous n'avons aucune certitude à ce sujet, mais en saucissonnant la minute et demie que dure la prise, nous nous sommes amusés à relever quelques aberrations cocasses. Evidemment, il y a aujourd'hui prescription, et il ne s'agit pas de remettre en cause le sérieux de la réalisation. Le premier de ces détails concerne l'auto, qui n'est pas une Gordini mais une Major maquillée. En effet, si le bruit de moteur diffusé lors des scènes intérieures peut correspondre à celui d'une Gordini, on voit clairement, lorsque la voiture s'envole, que l'échappement appartient au modèle inférieur. Par ailleurs, l'incohérence la plus manifeste se produit une fois que le véhicule a effectué son tonneau, figure de style qui la conduit à frotter par terre avant d'en ressortir sur ses roues… totalement intacte ! Enfin, on sourit gentiment lorsque Ventura ouvre le coffre à bagages et montre à Michel Constantin le cadavre d'un des petits protégés du "Colonel" dissimulé dans la malle. Essayez donc de loger un individu là-dedans et envoyez-nous votre témoignage, photo à l'appui !

C'est bien la Gordini 1100 qui est à l'initiative de la coupe sur circuit

RENAULT 8 GORDINI 1100 [10/1964 - 06/1966] • **Cote en 2008 :** 19 000 euros • **Cote en 2018 :** 39 000 euros.

Renault Communication

Cette vue du moteur permet d'en admirer les entrailles.

Renault Communication

Etroitement dérivée de la Major, la planche de bord de la 1100 servira de base à celle de la 8 S.

Renault Communication

La Renault 8 Gordini 1100, ici au Salon de Paris 1964, se distingue de la 1300 par l'absence de feux additionnels AV.

© 1966 GAUMONT. Collection Musée Gaumont

Renault Communication

La R8 Gordini 1100 lors de sa présentation en 1965.

Le film a été tourné en 1966, alors que la R8 Gordini 1300 n'existait pas encore. Le modèle évoqué est donc une R1134, nom de code de la Gorde 1100, munie d'une seule paire de phares mais de grand diamètre et surtout de la fameuse mécanique développée par Amédée Gordini pour le compte de Renault. Sur un bloc Cléon 1 108 cm³ de série, le sorcier du boulevard Victor a disposé une culasse de sa conception à chambres hémisphériques inspirée de celles qui équipaient auparavant ses moteurs Simca de grands prix. Avec ses culbuteurs croisés très courts, ses conduits droits, sa préchambre et ses deux canaux de diffusion de l'étincelle permettant le montage de grosses soupapes, celle-ci constitue une très belle pièce qui donne à la mécanique son caractère franc et son timbre particulier. Attelé à une boîte 4 à l'étagement spécifique, ce moteur de 77 ch DIN, soit 85 ch au litre de cylindrée, permet à la R8 livrable uniquement en bleu de France d'atteindre les 170 km/h. Ces performances étaient bien au-delà des espérances de Renault dont le cahier des charges transmis à Gordini était nettement moins ambitieux. Supplantée fin 1966 par la fameuse R1135 à boîte 5 et bloc 1 255 cm³, la R1134 a rapidement été négligée, ou bien habillée d'une calandre à quatre phares – à iode s'il vous plaît – pour se moderniser. L'histoire n'aura retenu que la 1300, mais c'est bien la première des Gordini qui est à l'initiative de la coupe sur circuit. Et qui est à l'origine du mythe. ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 6 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AR, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 1 108 cm³ (77 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : 2 carburateurs double corps horizontaux.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : plateforme autoporteuse en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par bras oscillants superposés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par trompettes articulées guidées par des tirants obliques, ressorts hélicoïdaux AV/AR, amortisseurs télescopiques AV/AR. Disques AV/AR assistés ; direction à crémaillère, jantes 15".
Vitesse maxi : 170 km/h.
Consommation : 10 l/100 km (moyenne routière)

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1964 - juin 1966
(2 622 exemplaires).

TENDANCE

Moins recherchée que la 1300, la R8 Gordini 1100 est une voiture de spécialistes.

+12% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Moyenne pour les pièces mécaniques (la culasse est refabriquée), pas meilleure pour la carrosserie et les éléments spécifiques.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : ces autos sont très sujettes à la rouille. L'inspection de la totalité des soubassements est indispensable. Commencez par les planchers, poursuivez par les longerons, bas de caisse, supports de cric, puis intéressez-vous également aux jointures des ailes et aux entourages de pare-brise et de lunette AR.
Moteur : fragilité chronique des culasses.
Points faibles : rarement conforme.

LA GUERRE DES TROIS N'AURA PAS LIEU…

©Berthold Werner/Wikimedia Commons

©Alf Van Beem/Wikimedia Commons

De la Goélette de l'épicier au D4A ambulance en passant par le Type H du brocanteur, ils ont marqué à jamais la France des années 50. En pleine période de reconstruction, ces fidèles utilitaires à cabine avancée n'ont jamais failli à leur mission. Avec leur chauffeur, ils formaient d'ailleurs un couple inséparable, tant sur les pavés parisiens que sur les chemins de terre de nos superbes campagnes. Aujourd'hui, selon que l'on soit Renault, Peugeot ou Citroën, on trouve le 1 000 kg, le "Nez de cochon" ou le HY terriblement désirable. Retour sur trois histoires (presque) parallèles.

Texte **Jean-Marc Navarro** - Photos **Jean-Marc Navarro** et **constructeurs**

Robustes, vaillantes et ne reculant jamais face à la charge, ces trois camionnettes sont les ancêtres de tous les utilitaires légers d'aujourd'hui et tranchent avec ceux d'avant-guerre, construits la plupart du temps sur des bases de véhicules de tourisme ou de poids lourds et donc plus ou moins bien adaptés aux exigences de l'époque. De vrais utilitaires donc, qui représentent encore aujourd'hui une sacrée tranche de vie de nos Trente Glorieuses ! Pas étonnant alors que, près de 70 ans plus tard, ces adorables petits camions à la bouille si caractéristique attirent un grand nombre de collectionneurs. Pourquoi ? Parce qu'en les conduisant, on s'imagine aisément sur la route du Tour de France 1957 au volant du Peugeot D4A "balai", le tout sous les acclamations de la foule. Ou alors en 1963, dans une "béchamel infernale" à bord du Renault Galion de Lino Ventura en partance pour une livraison d'alcool de contrebande certifiée *by* "Tontons Flingueurs". Ou bien encore jusqu'aux années 2000, dans le HY de Louis la Brocante… Vous me suivez ?

Ces adorables camions à la bouille si caractéristique attirent les collectionneurs

Des flash-backs comme ça, en noir et blanc ou en couleur, les accros aux "H", les inconditionnels des Voltigeur et Goélette et les addicts des "Nez de Cochon" en ont tous faits. Et à entendre les passionnés, l'attrait pour l'un de ces trois véhicules peut également s'expliquer par de nombreux souvenirs. Pour Patrick, propriétaire d'un Peugeot D4B, c'est le groin du fourgon marchand de son boucher qui effectuait jadis la tournée des villages normands qui est à l'origine de son idolâtrie. Pour l'auteur de l'article, ce sont plutôt les balades estivales à bord de la Goélette 4x4 d'un garagiste creusois qui auront fait pencher la balance. Quant à Manu, ce sont les vapeurs d'huile chaude et d'essence respirées dans le Type H de son père, alors chef d'exploitation dans une ferme picarde, qui l'ont incité un jour à retomber en enfance au volant de son propre Type H. Mais parfois, l'addiction s'installe sournoisement dans le subconscient... Sur les bancs de l'école, malheur à celui qui aura gagné un bon point "Nez de cochon" ou regardé d'un peu trop près les affiches scolaires décrivant le fonctionnement d'un garage automobile ou bien encore celle illustrant des camions de livraison dans une scène de rue de la vie quotidienne. Vous pouvez également être de ceux qui ont reçu, comme cadeau d'anniversaire, ce livre pour enfants *Le Petit camion* de la collection Hachette. Celui-là même où le héros de la bande dessinée se promène dans un petit Galion rouge que son père vient de lui offrir... Ces madeleines de Proust, véritables images subliminales frappées à chaud dans le cortex cérébral des futurs collectionneurs, resurgissent un jour à la lecture des petites annonces. Si vous ne saisissez toujours pas la raison de votre attirance pour certains modèles, ne cherchez pas plus loin…

Cet article ne prétend pas vous empêcher de craquer, mais il peut néanmoins aider à soulager vos crises de Goélette-HY-Cochonesques aiguës. Des symptômes qui persistent bien après l'âge de raison. Alors si vous souhaitez en être un jour immunisés, installez-vous confortablement, car nous allons essayer de soigner le mal par le mal… Ça y est, vous êtes prêts ? Alors on reprend depuis le début…

LE CITROËN H

Né sous la présidence de Vincent Auriol et ayant survécu jusqu'à celle de François Mitterrand, c'est l'utilitaire qui possède la plus longue carrière. Conçu dès 1947, sa production n'intervient pourtant qu'à partir du mois de juin 1948. Mais avant, remettons les pendules à l'heure H et rectifions quelques inexactitudes encore relayées de nos jours. Si, pour beaucoup, le nom de "TUB" (Traction Utilitaire Basse) désigne le Type H, c'est une grossière erreur ! Le TUB, premier véhicule utilitaire à traction, est lancé en 1939 et n'aura qu'une très courte existence. Ce véhicule à cabine avancée et à transmission à cardans aura néanmoins inspiré le modèle suivant, baptisé Type H (la légende dit que c'est parce qu'il s'agissait de la huitième étude en cours), ou HY à la fin des années 50 en fonction de la charge utile. Lorsque cette dernière passe à 1 600 kg, Javel déclare fièrement que son utilitaire porte plus qu'il ne pèse. L'autre contrevérité qui perdure encore aujourd'hui est d'ordre mécanique. Non, le H n'est pas équipé du moteur et de la boîte de la Traction. Si la cylindrée et le rapport alésage/course sont communs, le sens de rotation est contraire et l'ensemble mécanique de l'utilitaire est monté inversé. L'échange entre les deux blocs s'avère donc impossible. En revanche, les organes mobiles comme la chaîne et les pignons de distribution, les soupapes et leurs ressorts, les culbuteurs, les tiges et poussoirs, les chemises, les bielles et pistons sont interchangeables.

Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle

Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle

Ces "dessins de style" de Jacques Charreton semblent indiquer que Citroën a travaillé à l'évolution du Type H. On reconnaît notamment les phares rectangulaires des 2 CV "modernes".

Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle

Le Type H a également été décliné en carrosseries spéciales, comme ici en Minibus panoramique pour un célèbre hôtel.

Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle

C'est assurément en version fourgon de police que le Type H faisait le plus sérieux.

Avec sa porte latérale et son ouvrant arrière en trois parties, le Type H séduit tous les corps de métiers

Comment vanter les mérites d'un Citroën Type H ? Pour tous les aficionados, c'est un véhicule conçu par l'homme pour l'homme et dont les caractéristiques sont exploitées au maximum. Avec un châssis poutre et une carrosserie en acier nervuré en forme de cube qui lui confèrent une solidité accrue, pas de doute, Pierre Franchiset et le bureau d'études de Javel ont été très "carrés" tout au long de son développement. A ses débuts, sa capacité de chargement lui permet d'emporter un volume de marchandise de 7,3 m^3. A l'intérieur, un artisan tient debout sans se cogner la tête et le seuil de chargement culmine à seulement 35 cm du sol. Avec une porte latérale installée dès l'origine et son ouvrant arrière en trois parties (auvent + deux portillons), ses attributs séduisent tous les corps de métiers. Un engouement qui explique en partie une longévité pour le moins hors norme.

Aujourd'hui encore, son succès est toujours au rendez-vous chez un grand nombre de collectionneurs. Pourquoi ? « Le food truck, monsieur Fernand, le food truck », aurait pu répondre Madame Mado, célèbre tenancière des "Tontons Flingueurs"... Dans les centres-ville, à la sortie des lycées et dans les salons ou manifestations en tout genre, le Type H semble être l'outil idéal pour reprendre du service en tant que camion restaurant. Mais qu'on se rassure, rien à voir avec les HY crasseux des pizzerias ou friteries ambulantes des années 70 maquillés au rouleau et à grand renfort de résine. Ceux reconvertis de nos jours semblent repartis pour fêter le centenaire en 2047. D'ailleurs, nos amis allemands et hollandais, très amateurs du concept, ne s'y sont pas trompés puisque bon nombre de H ont passé les frontières pour débuter une nouvelle carrière dans le "prêt-à-manger". Une mode qui lui va à ravir, mais qui influe évidemment sur les prix de vente largement revus à la hausse. Pourtant, avec près d'un demi-million d'exemplaires produits, on ne peut pas dire que le véhicule chevronné soit un tantinet rare. Mais comparé à ses concurrents, sa très longue vie aura peut-être eu raison de lui, sans compter tous ceux partis à la casse pour un simple déséquilibre de freins au cours des années 90, au début du contrôle technique. Un dispositif extrêmement redouté par les propriétaires qui se sont alors mis à lorgner sur les C25 et C35 à l'allure moins sympathique mais assurément plus moderne.

71 ans plus tard, les HY survivants prennent enfin leur revanche. De la bétaillère, idéale pour les animaux selon Bruno Deltombe (du club Les Amis du Type H) en raison d'un centre de gravité placé très bas limitant le phénomène de tangage, jusqu'à la version à suspension hydropneumatique des services de santé, ces véhicules sont encore dans toutes les mémoires. Mais l'image la plus célèbre que l'on gardera d'eux est sans aucun doute celle du panier à salade, le petit car de police secours en fonction jusqu'à la fin des années 80. Tiens, c'est drôle, c'est dans cette variante "pie" peinte en noir et blanc que le Citroën apparaissait le plus sérieux en donnant l'impression, dans le rétroviseur des automobilistes, qu'il leur faisait les gros yeux. A l'inverse, la version Epicerie ambulante, annonciatrice de l'arrivée des bonbons Mistral gagnant et des paquets de Treets et de Bounty, avait une autre saveur.

Aujourd'hui, tous sans exception sont extrêmement attachants, et un voyage à bord rythmé par le passage de ses trois vitesses (qu'il conservera jusqu'au bout) réveille bien des souvenirs. A une époque où tout était plus dur, mais qui semblait pourtant plus facile pour beaucoup grâce à la perspective d'un avenir plus prometteur... Rouler en H en 2018, c'est donc opter pour une bonne thérapie, tout en jouissant d'un énorme capital sympathie. Un atout qui ne semble pas près de disparaître. Pour preuve, aujourd'hui, ces petites boîtes de gâteaux secs à l'effigie du H et cette société italienne FC Automobili qui propose depuis peu de transformer les derniers Citroën Jumper, Peugeot Boxer ou Fiat Ducato avec un kit carrosserie reprenant d'une manière assez bien réussie le look du célèbre fourgon ondulé. C'est vous dire !

Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle

Bien avant la mode des food trucks, le Citroën H était très prisé des marchands ambulants.

Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle

Le Citroën H fut longtemps l'allié des artisans et des livreurs.

Le Citroën H en bref

PRODUCTION

1948 - décembre 1981 : 473 289 exemplaires.

LES +

- Look intemporel.
- Seuil de chargement très bas.

LES –

- Souvent surcoté.
- Boîte trois vitesses.

POINTS À SURVEILLER

Inspectez les ailes arrière et les joues d'ailes avant et traquez la possible corrosion des montants supportant les portillons et les renforts du châssis. Vérifiez également les charnières du hayon et la face avant au niveau des ancrages de phares, ainsi que les parties ondulées qui sont bien plus coûteuses à refaire qu'une simple tôle plate. Attention également aux véhicules commercialisés à partir de 1976 et jusqu'en fin de production : les aciers sont de mauvaise qualité et particulièrement sensibles à la rouille.

COTATION

Coté prix, le Type H est malheureusement victime de la mode… surtout celle des food trucks ! Un fourgon standard à restaurer se rapproche désormais des 5 000 euros, la moyenne étant située aux alentours des 7 000/8 000 euros pour un modèle en état moyen. Pour un exemplaire rénové ou, fait rarissime, en parfait état d'origine, n'espérez pas en dénicher un en dessous des 12/15 000 euros, à moins d'être né sous une bonne étoile !

INFOS

Amis du Type H - Bruno Deltombe, 16 rue du Bel-Air, 93700 Drancy. T. 06 63 17 37 37.

Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle

Le D3A, joliment représenté, possède déjà ses deux ouïes disposées sur la face avant et derrière lesquelles se cachent les klaxons. Mais le siège passager installé au début de l'année 1953 manque toujours à l'appel. On peut donc dater cette illustration du deuxième semestre de 1952.

Jean-Marc Navarro

Rouler à bord de ces utilitaires de légende, c'est faire un bond dans le passé.

Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle

En 1956, l'arrivée du D4A équipé du moteur de la 403 et coiffé de la culasse de la 203 fait gagner quelques chevaux. Aujourd'hui, si nous connaissons bien un Blondel qui roule en Normandie au volant de son Peugeot D4, il n'a en revanche aucun lien de parenté avec l'ancien fabricant de bocaux et stérilisateurs des années 50.

Les Peugeot D3 et D4 en bref

PRODUCTION

1947 - 1965 : 75 800 exemplaires, tous modèles D3 et D4 confondus.

LES +

- Bouille adorable.
- Boîte 4 synchronisée (à partir de 1957).
- Seuil de chargement bas.
- Habitacle correctement insonorisé.

LES –

- Habitacle exigu.
- Très sensible à la rouille.
- Freinage perfectible (jusqu'en 1960).

POINTS À SURVEILLER

Contrôlez les arrondis de caisse situés juste après les roues arrière et les passages de roues près de la jonction avec le plancher. Les bas de caisse jusqu'aux éléments structurels comme les longerons, surtout du côté droit, sont victimes des caniveaux et bas-côtés de routes souvent humides. Les versions vitrées peuvent également souffrir de corrosions multiples dues aux tuyaux censés évacuer l'eau qui sont obstrués. Côté mécanique, si le moteur de la 203 ne semble poser aucun problème, la boîte de vitesses, en raison d'une utilisation excessive, peut révéler quelques faiblesses au niveau des synchros et des roulements. Heureusement, on arrive encore à trouver quelques épaves dans nos campagnes, souvent partantes pour des dons d'organes. Attention également au boîtier de direction qui peut engendrer quelques points durs causés par une oxydation prononcée de la vis et du galet, notamment sur les modèles ayant été très longtemps immobilisés.

COTATION

Selon une estimation faite par les spécialistes, le nombre de véhicules encore existants ne dépasserait pas les mille exemplaires. Sa cote s'établirait à quelques centaines d'euros pour une épave de fourgon tôlé et pourrait monter jusqu'à 6 000 euros et plus concernant un même modèle en très bon état d'origine ou très bien restauré (valeurs relevées en 2015). En comparaison, le prix d'une épave de minibus s'élève à 2 500 euros pour atteindre les 12 000 euros et plus dans un état irréprochable.

INFOS

http://nezdecochon.forumparfait.com

LES PEUGEOT D3 ET D4

Avec son adorable bouille toute ronde, il est sans doute le plus craquant des trois. Et avec une production totale dépassant à peine les 75 000 exemplaires, il est également le plus rare. Il n'y a donc rien d'étonnant au fait qu'il suscite autant de réactions positives au détour d'une petite route où sur la place d'un village. Pourtant, à ses débuts, la partie ne semblait pas gagnée d'avance... Et rendons à Chenard et Walcker ce qui a appartenu à Chenard et Walcker, car en juin 1946, c'est bien ce constructeur automobile réputé d'avant-guerre et absorbé dès 1936 par le carrossier Chausson (dont l'un des principaux actionnaires n'est autre que Peugeot) qui est à l'origine du projet.

En 1941, Chenard développe un premier fourgon à cabine avancée baptisé CHE et offrant 1 500 kg de charge utile. De forme anguleuse, l'engin est curieusement équipé d'un moteur deux-temps dont la faible cylindrée de 720 cm^3 à de quoi surprendre. En 1945, l'usine corrige le tir en la réhaussant à 1 021 cm^3 sur une évolution appelée CHT. Une augmentation bien modeste comparée aux concurrents à venir. En 1946, Chenard et Walcker fait évoluer le modèle et construit le type CHV. Le fourgon reçoit une toute nouvelle carrosserie (c'est sous cette forme qu'il deviendra le Peugeot D3A), mais il faut encore attendre un an pour que Peugeot accepte de fournir le moteur de sa 202, les difficultés financières de Chenard ne lui permettant plus de développer ses propres mécaniques. Pour loger le nouveau bloc 4 cylindres de la marque au lion (dans un compartiment prévu à l'origine pour un bicylindre), on équipe le CHV d'une calandre amovible destinée à cacher et protéger le radiateur qui dépasse de la face avant. Ainsi pourvu, le dernier modèle est tout de suite baptisé "Nez de cochon". Un petit surnom qui collera à la peau de l'utilitaire tout au long de sa carrière. Pour ne pas rompre totalement avec son passé, il conservera un emboutissage circulaire situé sous le pare-brise. A l'origine, il correspondait au remplissage du réservoir de carburant des premiers modèles Chenard à moteur deux-temps. A noter qu'aujourd'hui, aucun exemplaire de ces versions deux-temps ne semble avoir survécu.

Hélas, les ventes ont bien du mal à décoller, principalement en raison d'un prix nettement plus élevé que ses rivaux. Le refus de Peugeot de livrer à Chenard et Walcker le bloc de la toute nouvelle 203 scellera définitivement le sort du CHV. Pourtant, à défaut d'une mécanique moderne, Chenard aurait pu tirer son épingle du jeu grâce à la traction électrique... Dès 1947, quelques-uns de ses fourgons furent dotés de moteurs sous tension. Modifié par la firme Mildé-Kriéger qui bénéficiait déjà d'une expérience de plus de 50 ans dans le domaine de la traction électrique, le fourgon Chenard recevait une mécanique "Compound" installée à l'avant. Avec une tension de 90 V, l'intensité maximum affichait près de 200 A. En fonction du volume de chargement, les 48 accumulateurs au plomb de 300 A et d'un poids total de 1 050 kilos étaient positionnés en travers, derrière le siège conducteur où sur les côtés. Ainsi pourvu, le véhicule, démuni de levier de changement de vitesse, offrait deux pédales (l'une pour accélérer et l'autre pour couper ou rétablir le courant en fin de course). Si l'autonomie de 80 à 100 km en usage urbain semblait acceptable, la vitesse maxi de 35 km/h à vide ne lui aura pas permis d'assurer son avenir. Une aubaine pour Peugeot qui voit là un excellent moyen de récupérer à son compte la fabrication et la commercialisation de l'astucieux fourgon. En 1950, suite à un accord trouvé avec sa filiale Chausson, le CHV change de nom en passant chez Peugeot. Le CHV est mort, vive le D3A ! Bien sûr, le constructeur s'empresse de doter son "Nez de cochon" du moteur de la 203. Avec ses 7 CV de puissance fiscale et ses 1 300 cm^3, il possède toujours la plus faible cylindrée, mais dispose d'une capacité de charge supérieure. Muni d'un carburateur Zenith étouffé par un limiteur afin d'éviter les sur-régime, le D3 n'est pas non plus un foudre de guerre. Il faudra attendre 1956 et l'arrivée du D4A qui accueille le bloc de la 403 (mais avec une culasse de 203) et une boîte quatre vitesses pour que le fourgon sochalien voie ses performances légèrement améliorées.

En 1957, un essai complet de *L'Auto-Journal* regrettait encore le bridage du carburateur bloquant la vitesse de pointe à seulement 74 km/h. Toutefois, les journalistes appréciaient la boîte 4 dont les rapports étaient désormais tous synchronisés. Ils notaient également une très bonne suspension à barre de torsion lui conférant une excellente tenue de route dans une ambiance sonore apaisée. En revanche, les essayeurs constataient l'absence de filtre à air, son faible rayon de braquage et remarquaient surtout un freinage jugé complètement déficient ! Il faut dire que pour réaliser l'essai, le Peugeot avait été lesté de 1 400 kg correspondant à une charge utile maxi. Sur les 440 km parcourus en 6h51 à la moyenne de 64,2 km/h, les testeurs auront également relevé une mauvaise accessibilité et un poste de conduite à l'espace plus que restreint. Côté confort, ils critiquaient les sièges trop sommaires ainsi qu'une instrumentation bien vieillotte, le compteur kilométrique étant par exemple issu de la 202…

Début 1960, la dernière évolution siglée D4B bénéficie d'un train avant renforcé et d'un angle de braquage plus réduit. Son freinage est également retravaillé. Curieusement, faute d'un traitement anticorrosion efficace, c'est aussi celui qui souffre le plus de la rouille. Deux ans plus tard, Peugeot remplace les flèches de direction par des clignotants plus modernes. En mai 1965, le dernier "Nez de Cochon" sort des chaînes et laisse désormais sa place au célèbre J7, son digne successeur.

Avec ses 1 300 cm^3, le D3A possède la plus faible cylindrée, mais sa capacité de charge est supérieure

RENAULT 1000 ET 1400 KG

3 janvier 1945, quelque part sur l'Ile Seguin, l'ancêtre de la Goélette est en train de naître. Pour la toute nouvelle Régie Renault, le jour est à marquer d'une pierre blanche. Dans un bâtiment de Boulogne-Billancourt, les ingénieurs dévoilent les plans d'un prochain utilitaire. Baptisé 206 E1, c'est un véhicule à propulsion doté d'une carrosserie aux formes galbées rompant définitivement avec les modèles anguleux d'avant-guerre.

Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle

Le D3A, ici un modèle 1951, fut proposé en minibus 14 places.

La Technique française de février/mars 1947

A la fin des années 40, le futur "Nez de cochon" a été transformé en version électrique.

Les Renault 1000 et 1400 kg en bref

PRODUCTION

1947 - 1966 : 284 655 exemplaires. A noter que le modèle R2086 (56 ch à 3 300 tr/mn et 1 400 kg de charge utile) est l'un des plus populaires : entre juin 1956 et septembre 1966, 79 385 unités en ont été produites.

LES +

- Robustesse.
- Aptitude à la charge.
- Position de conduite dominante.

LES –

- Direction lourde à l'arrêt.
- Alimentation électrique en 6 V.
- Seuil de chargement très haut.

POINTS À SURVEILLER

En raison d'un entretien peu scrupuleux et parce qu'ils ont souvent été victimes des intempéries, ces Renault rouillent et l'absence de traitement anticorrosion sur les aciers d'après-guerre ne facilite pas les choses. Heureusement, l'épaisseur des tôles relativement conséquente a permis à leur carrosserie de plutôt bien résister. Mais la négligence des derniers propriétaires n'a pas épargné les bas de caisse, bas de portes, dessous d'ailes et plancher.

COTATION

Le Renault n'est pas un véhicule rare, surtout en version benne ou plateau. On en trouve assez facilement dans une fourchette de prix allant de quelques centaines d'euros jusqu'à environ 5 000 euros pour des exemplaires restaurés ou en très bon état d'origine. En ce qui concerne le fourgon, l'offre plus limitée fait monter la cote. Idem pour les versions corbillard ou les variantes minibus et camping-car, aujourd'hui très recherchées et donc difficiles à dénicher à des tarifs raisonnables.

INFOS

http://r2087.free.fr. Si le site fait la part belle aux versions 4x4, on peut néanmoins dénicher des conseils et infos sur les autres modèles.

Sur le papier millimétré, reporté à l'échelle 1/10, un fourgon de 1 200 kilos de charge utile est dessiné. Pourtant, lorsque sa fabrication est lancée, quelques mois plus tard, sa capacité d'emport est ramenée à 1 000 kg. Son moteur, de type 603 et comptant 14 CV, est identique à celui des Colorale à soupapes latérales. Avec ses portes suicides et ses phares qui ne sont pas encore intégrés à la face avant, le fourgon à ossature en bois est décliné en version commerciale, tôlée ou marchande équipée alors de bâches latérales. Une variante sanitaire avec civières pour les services des armées et la Croix-Rouge française est elle aussi disponible. Assemblés également en version plateau et en car de police, pas moins de 15 701 exemplaires sortiront des chaînes entre mai 1945 et janvier 1947.

Avec le type R2060 qui lui succède en mars 1947, la carrosserie prend peu à peu sa forme définitive. Si les premiers modèles sont encore pourvus d'une boîte trois vitesses, les phares sont cette fois fixés sur l'avant de la cabine. Il faut attendre 1950 pour que le véhicule bénéficie d'une structure tout acier, quasi indestructible, et reçoive des portes s'ouvrant de façon classique. Seul "anachronisme" : le plancher reste en bois. S'il est moins résistant à l'humidité que celui de ses concurrents tout acier, il est en revanche plus facile à refaire. Pour renforcer encore un peu plus l'image de robustesse, le toit est nervuré sur toute sa longueur. En juillet 1949, le R2061 voit sa charge utile portée à 1400 kg et, avec le type R2064, c'est la première version à quatre roues motrices qui naît à l'automne 1951, préfigurant ainsi les célèbres ambulances R2087 et Torpédo plateau 4x4 affectés au transport de troupes. Sur ce dernier, une fois son pare-brise et son toit en toile repliés, le volant devient le point culminant. En route, il vaut mieux être vigilant pour éviter le coup du lapin...

Si les modèles s'enchaînent, les évolutions s'effectuent en douceur. Sur le R2065 (la version 1000 kg), la puissance fiscale passe de 14 à 12 CV grâce au bloc culbuté de la Frégate adopté à partir du mois d'avril 1952. Sa carrosserie reçoit une porte latérale à la fin de l'année 1953. En 1956, afin de donner un peu plus de puissance à la version 1400 kg, la cylindrée du moteur, baptisé Etendard, passe de 1911 à 2141 cm^3 et affiche désormais 12 CV fiscaux. En octobre, une variante avec toit surélevé est enfin commercialisée et permet aux nombreux artisans de pouvoir travailler sans avoir à courber l'échine. En septembre 1959, les 1000 et 1400 kg prennent respectivement les noms de Voltigeur et Goélette.

Aujourd'hui, les adeptes du 1000 kg vantent avant tout sa solidité, et ils ont raison : c'est le plus "camion" des trois. Une caractéristique qui ne joue pas toujours en sa faveur. Avec une monte pneumatique en 19 x 400 ou 7,5 x 16, la direction à vis globique et galet est... légèrement "camionnesque", surtout à l'arrêt. Côté confort, les suspensions à amortisseurs à levier et lames de ressorts ne donnent pas vraiment non plus dans le feutré, et surtout à vide. En option, un dispositif Grégoire proposait un système à doubles lames censé apporter plus de progressivité. Autre sujet qui fâche : l'alimentation électrique en 6 volts qui impose de ne pas être trop regardant quand on roule de nuit… et qui rend parfois le démarrage difficile après une longue période d'inactivité. Mais, gros avantage, son moteur, commun à la Renault Frégate, peut être facilement restauré car des pièces comme l'allumage, le système de refroidissement et les pistons, embrayage et carburateur sont refabriquées. A l'image du Type H et des Peugeot D3 et D4A et B, les éléments de freinage tels les cylindres de roues et maître-cylindre bénéficient de kits réfection. En cas d'usure trop prononcée, on parvient encore à trouver des pièces d'origine, mais attention au vieillissement des joints et coupelles caoutchouc, ainsi qu'à la dureté des mâchoires de freins diminuant fortement l'efficacité du système. S'agissant de la sécurité, mieux vaut ne pas mégoter et préférer les constructions récentes. Or là encore, il y a du bon et du moins bon. ■

Aujourd'hui, les adeptes du Renault 1 000 kg vantent avant tout sa solidité

La version plateau du 1000 kg fut très populaire dans les campagnes.

Le Renault 1000 kg est longtemps resté l'un des utilitaires préférés des commerçants ambulants.

Renault Communication

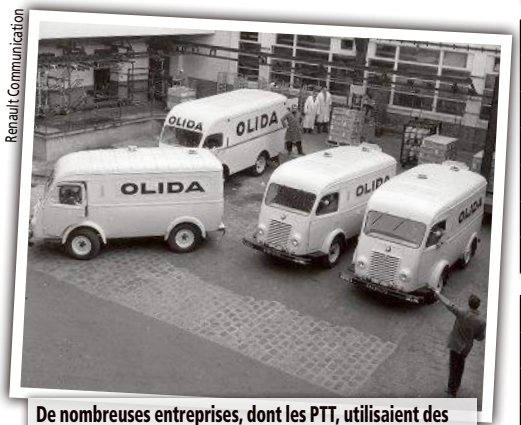
Renault Communication

En juillet 1952, point de "Drive". C'est Casino qui venait chez vous. Ici à Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs, dans l'Isère.

Renault Communication

Renault Communication

Le 1000 kg en version transport scolaire, en 1954. Très rare de nos jours.



Renault Communication

De nombreuses entreprises, dont les PTT, utilisaient des flottes de Renault 1000 et 1400 kg. Ici, en 1954, l'entreprise Olida, spécialisée dans la charcuterie industrielle.

	Citroën H 850 • 1 200	Peugeot D3A	Renault 1 000 kg • 1 400 kg
MOTEUR			
Cylindres	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne
Cylindrée (cm³)	1 911	1 290	2 383
Puissance maxi/régime	40 ch à 3 000 tr/mn	36 ch à 4 000 tr/mn	46 ch à 2 000 tr/mn
TRANSMISSION			
Mode	Traction avant	Traction avant	Roues AR motrices
Boîte de vitesses	3	3	3 ou 4*
Embrayage	Monodisque	Monodisque à moyeu rigide	Monodisque
STRUCTURE			
Châssis	Caisse monocoque	Châssis poutre	Séparé en acier
Suspension AV	Barres de torsion	Barres de torsion	Ressorts longitudinaux
Suspension AR	Barres de torsion	Barres de torsion	Ressorts longitudinaux + semi-elliptiques
Amortisseurs	4 AV/2 AR	2 AV/2 AR	2 AV/2 AR
DIMENSIONS			
Longueur (m)	4,26	4,43	4,60 • 4,72
Largeur (m)	1,99	1,84	1,93 • 1,99
Hauteur (m)	2,17	2,19	2,36 • 2,46
Charge utile (kg)	850 • 1 200	1 400	1 000 • 1 400
Ht plancher chargé (m)	0,36	0,35	0,60
Volume utile (m³)	7,30	6,80	7,70 • 8,50
CONSOMMATION ET PERFORMANCES			
Consommation (l/100)	13 à 16*	12 à 14*	13 à 15*
Vitesse maxi (km/h)	88 • 78	75	85 • 73
Pente maxi en charge	17 %	13 %	13,5 %
Puissance fiscale	11 CV	7 ou 8 CV*	11 à 14 CV*

*Selon versions et années

PORTRAIT(S) LA REDAC' EN ANCIENNES

LES autos DE GAZOLINE

Dire que l'on partage une passion, c'est bien. Mais n'est-ce pas mieux de vous le prouver ? Pour ce numéro d'été, nous avons donc choisi de vous montrer qui se cache derrière les articles ou dessins que vous découvrez chaque mois et avec quelles anciennes nous roulons. Pour cela, chaque collaborateur s'est prêté au petit jeu de la photo avec son auto, accompagnée d'un petit texte expliquant pourquoi il l'avait choisie. Et parce qu'il est impossible de parler de la vie de *Gazoline* sans en évoquer son créateur, nous terminerons cette galerie de portraits avec un jeune retraité très actif : Mister Jiji.

Hugues Chaussin et sa Renault Dauphine R1093 de 1962

Daniel Bovo

T'AS D'GROS YEUX, TU SAIS ?

Cette auto m'a toujours fait de l'œil. Déjà, au lycée, je fantasmais sur ses photos à la lecture des magazines. Ses gros phares, son arrière rondouillard, son assise abaissée et, évidemment, ce gros compte-tours à gauche du volant : tout en elle m'a fait chavirer. Et c'est toujours le cas chaque fois que je croise son regard. Pourtant... la 1093 n'est pas de ma génération, plutôt de celle de mon père. Mais cela est-il bien important ? J'ai toujours aimé les anciennes, populaires, plutôt sportives, un brin exclusives. Tant qu'à faire avec le moteur derrière, car c'est plus amusant à conduire. Je sais, j'ai des goûts de luxe et j'assume à fond. 20 ans après ces premiers émois, je me suis trouvé face à cette Dauphine, les yeux dans les yeux. C'est une R1093, la caisse 66503, conforme. Allez savoir pourquoi, j'ai craqué ! Je venais d'être licencié, une prime en poche. J'ai donc considéré que cet achat allait me rendre le sourire. Au pire, je la revendrais en cas de nécessité. La situation était un peu cocasse, mais cela m'importait peu. Je peux remercier le destin, car cet accident de la vie m'a permis de passer du rêve à la réalité. Depuis, "66503" est dans le garage, elle fait face à la Rallye 3 "401" dont vous suivez la remise en état dans les pages de *Gazoline*. Toutes les deux forment une paire indissociable. La première sportive française à moteur arrière de série et la dernière. Ensemble, elles résument deux décennies de sport automobile populaire. L'époque des vrais rallyes amateurs, des courses de côte régionales, des gymkhanas. La grande période d'*Echappement*, la célèbre revue créée par mon patron Michel Hommell. En quelque sorte, je peux dire que j'ai bouclé la boucle.

Jean-Luc Delvaux et sa Peugeot 203 C de 1957

LE CADEAU

A chaque fois que j'ouvre le volet de son garage et que j'aperçois sa belle calandre et le lion de capot, je mesure la chance que j'ai de posséder une telle automobile. Tout le charme des années 50 derrière cette ligne aux formes arrondies, ce tableau de bord en demi-lune et ce grand volant derrière lequel vient se nicher le levier de vitesse. Sans oublier les portes "suicides". De plus, elle reste utilisable dans la circulation actuelle, même si l'autoroute n'est pas son lieu de prédilection. Son slogan serait plutôt "A 90 km/h au bout du monde", le couple de son moteur, son confort pour une auto de cette époque et sa robustesse faisant le reste.
La mienne est tombée de chaîne en 1957, commandée sans toit ouvrant alors que son premier propriétaire habitait Digne-les-Bains. Cela lui permet, encore aujourd'hui, d'afficher des dessous de jeune fille...
Je l'ai amenée sans soucis depuis ma Belgique natale jusqu'à Menton (Le Corniaud) par la route Napoléon. Des centaines de kilomètres de bonheur, quelle voiture ! Ah oui, j'y pense… C'est un cadeau de mon épouse.

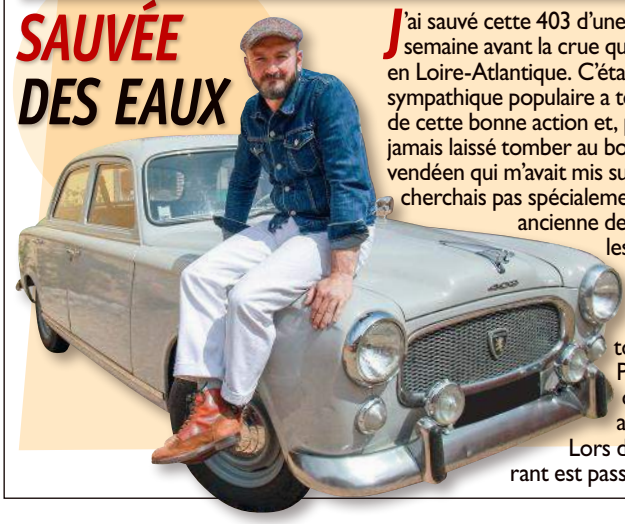
Stéphane Guillou et sa Simca 1000 de 1962

Cette Simca 1000 a été achetée neuve le 29 mai 1962 au Garage du Centre de Fontainebleau (77), comme le prouvent la carte grise et le carnet de service livré avec l'auto quand je l'ai achetée, il y a environ huit ans, à Nemours, d'où elle semble ne jamais avoir bougé. Elle porte le numéro de châssis 5064312 et le moteur 5063336. Elle possède toujours son immatriculation d'origine et a subi sa première révision des 1 000 km le 30 août 1962 au garage Malbert de Nemours (36 avenue Carnot, qui existe encore aujourd'hui sous le nom commercial Garage de L'Avenue). Elle a bien traversé les années. Ainsi, son aménagement intérieur est quasiment neuf et elle n'a que 15 260 km au compteur. Seul vrai souci : son moteur est bloqué, et par manque de temps, je cherche une personne qui voudrait bien m'aider à lui redonner sa jeunesse d'antan.

AVIS DE RECHERCHE

Rodolphe Goupil et sa Peugeot 403 B7 de 1963

SAUVÉE DES EAUX



J'ai sauvé cette 403 d'une inondation certaine, une semaine avant la crue qui a submergé la ville de Redon en Loire-Atlantique. C'était en novembre 2000. Cette sympathique populaire a toujours été reconnaissante de cette bonne action et, par conséquent, elle ne m'a jamais laissé tomber au bord de la route. C'est un ami vendéen qui m'avait mis sur le coup. A l'époque, je ne cherchais pas spécialement une 403, mais une voiture ancienne de caractère, fiable et dont les pièces détachées seraient nombreuses et bon marché. Il m'a donc informé que de jeunes mariés d'origine bretonne venaient d'acheter cette Peugeot à un octogénaire mais que, devant déménager, ils avaient décidé de la revendre. Lors de notre rencontre, le courant est passé. L'habitacle gris et bleu était dans un beau jus d'origine et propre. Les caoutchoucs de sol étaient en parfait état, comme les intérieurs de portes ou le ciel de toit. Seuls les ressorts de la banquette avant avaient subi les outrages d'un fessier qui, sans doute, aimait la bonne chère. Quelques années plus tard, mon père, qui appréciait la conduire pendant mon absence, m'offrit sa restauration grâce au savoir-faire de la Sellerie Percheronne. Côté mécanique, rien à redire si ce n'est que le compteur indiquait 60 000 km. Sa carrosserie, d'une couleur gris souris qui ne m'a jamais plu, avait reçu un coup de pétard rafraîchissant par un peintre du dimanche qui aurait mieux fait de s'occuper du barbecue.
Ma 403 avoisine à présent les 150 000 km. Elle a été ma première automobile de collection que j'ai utilisée au quotidien durant trois ans. Depuis, d'autres sont venues lui tenir compagnie, mais je n'en oublie pas pour autant ma fidèle monture qui ne rechigne jamais à prendre la route. ●

Stéphane Guitard et sa Fiat 1100 R de 1967

FIATAFOND !

Je dois l'avouer humblement, avant d'arriver à *Gazoline*, je ne connaissais pas cette auto. Et pour cause : si elle figurait bien au tarif Fiat France entre 1966 et 1968, je ne suis pas certain qu'il s'en soit vendu beaucoup. Je l'ai donc découverte, comme sans doute beaucoup de lecteurs, à l'occasion d'un essai de Marco Visani. Et sa bouille m'a immédiatement séduit : sa grosse calandre, ses yeux ronds, son intérieur en skaï rouge… Elle était pour moi l'incarnation automobile de la "dolce vita" italienne (je sais, c'est cliché). Devant mon intérêt, Marco me proposa de m'aider à en trouver une en Italie. Difficulté non négligeable, elle devrait être bleue avec l'intérieur rouge ! Après des mois de recherches sur Subito (Leboncoin italien) et des centaines de kilomètres parcourus par Marco pour aller examiner des autos souvent décevantes, celle-ci fut dénichée près de Turin, à Chivasso, la patrie de… Lancia ! "Chivasso" (avec Marco, nous donnions à chaque voiture convoitée le nom de sa ville pour nous repérer dans nos échanges) n'avait pas l'intérieur rouge, mais une épave (baptisée Torino 2) acquise préalablement allait le lui fournir (ainsi que tout un lot de pièces détachées).
La première image que je garderai d'elle (rappelons que je n'avais jamais vu de 1100 R en vrai) restera sa frêle silhouette, perdue à l'arrière du gros "porte-huit" qui me l'amenait d'Italie jusqu'à l'atelier de *Gazoline*. J'étais comme un gosse : après toute cette attente, ma Fiat était enfin là. Depuis, grâce à Marco sans qui cette aventure aurait été impossible, ce n'est que du bonheur. A chaque fois que j'ouvre la porte de mon garage (généralement pour me rendre dans mon atelier), j'ai envie de sortir "Chivasso" pour arpenter les belles collines du Vexin français. ●

Gaëtan Lamarque et son Auto Union 1000 S de 1960

ÉLÉGANTE ET SINGULIÈRE

Il y a quelques années, je me suis mis à rechercher ma voiture de collection, après une décennie à en rêver presque jour et nuit. Je souhaitais dénicher un modèle original et charismatique, mais mon choix n'était pas forcément fixé sur une marque ou une nationalité. Une chose était certaine : ma préférence allait vers les coupés ! Bien qu'ayant un faible pour certaines américaines des années 1930-40, j'appréciais également beaucoup les anglaises d'avant ou d'après-guerre, ainsi que les allemandes pour leur qualité de fabrication légendaire. J'avais un temps flashé sur les Auto Union 1000 S et 1000 SP et m'étais même renseigné sur une voiture en vente dans les Vosges. Je passais beaucoup de temps à éplucher les annonces sur Internet : Coccinelle Split, Buick Century Coupé 1937, MG, Austin, DKW, Renault 4 CV Découvrable... Jusqu'à ce jour d'octobre 2015 où je vis, sur le site d'Oldtimer Farm, en Belgique, une superbe De Soto Coupé de 1947 avec une belle robe noire d'origine patinée par des décennies de soleil californien. Je décidais alors de rendre une petite visite à cette belle endormie. Seulement voilà : la De Soto montrait des signes de corrosion avancée laissant prévoir de très gros travaux de carrosserie... C'est à ce moment là que je suis littéralement tombé amoureux d'une Auto Union 1000 S Coupé trônant au milieu des Porsche et autres BMW et se singularisant par son haut gabarit et ses formes sensuelles et élégantes. Même ma femme était séduite ! Vous connaissez la suite… ●

Jean-Louis Loubet et sa Peugeot 205 CTi de 1992

LA MÊME, MAIS DIFFÉRENTE

Si mes anciennes sont plurielles, ma préférée est la 205 CTi. Un choix pas seulement mécanique. Elle est ma première ancienne, achetée il y a déjà longtemps, presque par hasard. Le hasard fit bien les choses puisque cette CTi avait très peu servi, bichonnée par un Allemand du Bodensee qui ne la sortait jamais sous la pluie et la laissait à l'ombre dès que le soleil chauffait. Bref, une voiture de 20 ans avec 40 000 km au compteur. Autant dire comme neuve, avec capote électrique et direction assistée, moteur 1,9 litre pour rouler au *bleifrei* (essence sans plomb : pour des questions de dépollution, les 205 allemandes utilisent le moteur 1,9 105 ch de la Gentry). Mais le hasard n'était pas la seule explication. Je cherchais, sans chercher, une 205 GTi, voiture que mon épouse et moi avions possédée au tournant des années 80-90. Nous habitions alors en Allemagne. Là, notre GTi fut plus qu'une simple auto. Elle nous fit rencontrer des gens chaleureux, découvrir des lieux inoubliables, vivre des moments époustouflants : chute du mur de Berlin, effondrement du rideau de fer à Budapest, ascension du Forum civique à Prague, déliquescence de Moscou. La 205 GTi, parfaite grand tourisme, fut de tous ces voyages, faisant dans cette Europe en mutation l'admiration de tous. « C'est une française, lançait un Praguois, bien mieux qu'une allemande. » Notre 205 GTi disparut tragiquement à Paris, abandonnée en feu par un voleur incompétent. Elle entra d'un coup dans notre panthéon familial. Il nous fallut quelques années pour nous en remettre, puis partir à la recherche d'une nouvelle 205 devenue entre-temps une ancienne. Retrouver la même, mais forcément différente. Ce fut cette CTi, aussi blanche que la GTi fut rouge. Nostalgie, quand tu nous tiens… ●

Jean-Marc Navarro et son Peugeot D4A de 1957

COPAIN COMME COCHON

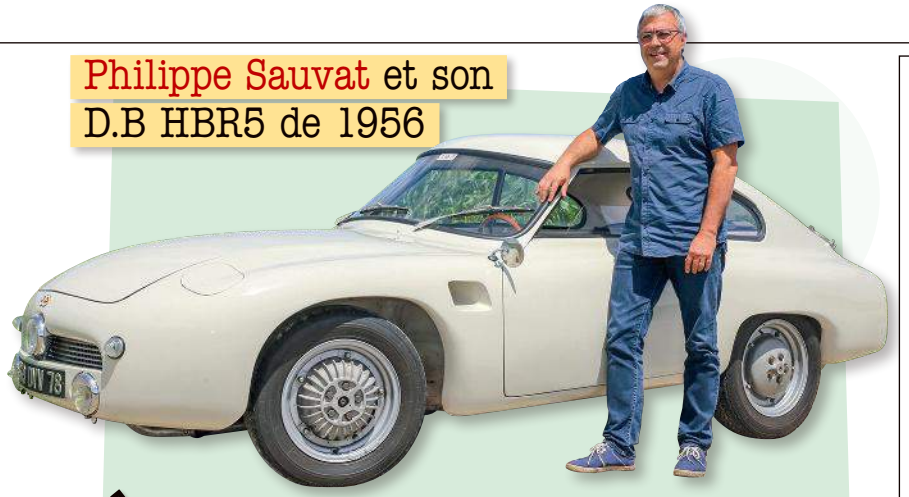
Un caractère de cochon, un vieux cochon, un travail de cochon… Sûr que ces invectives ne font jamais plaisir à entendre. A l'inverse, dans une conversation, avouez votre attirance pour un "Nez de cochon" et vous verrez forcément tous les visages se détendre. Voilà pourquoi mon cochon et moi, nous sommes pour ainsi dire unis pour la vie. Tout commence au printemps 2013, où, d'un coup de TGV, je suis allé le voir dans le Vaucluse, près d'Avignon. Malgré quelques défauts, sa carrière marseillaise passée dans la fonction publique l'avait heureusement épargné. Sa particularité ? Avoir été transformé par les établissements Glacauto en un joli fourgon vitré avec porte latérale, lui qui n'était au départ qu'un Peugeot D4A tôlé de 1957. Son adorable bouille et un état de conservation au-dessus de la moyenne m'auront définitivement convaincu de l'adopter. Depuis, il fait partie intégrante de la famille. En 2014, c'est lui que ma fille a choisi pour l'emmener à son mariage. Afin de répondre à la demande, il m'en aura fallu des jours et parfois des nuits pour que le jour J, l'adorable "Nez de Cochon" soit opérationnel pour assurer sa mission ! Pourtant, en raison d'un mauvais réglage de la garde à la pédale de freins, il a bien failli ne pas être à la noce, mais grâce à sa bonne volonté, il aura réussi à convoyer la mariée jusqu'à la mairie et l'église, malgré ses quatre roues bloquées dans les tambours surchauffés. Rassurez-vous, tout s'est très bien déroulé, et après une deuxième réfection du système de freinage, nous sommes inséparables. Copain comme cochon, je vous dis ! ●

François Roussel et sa Peugeot 204 Cabriolet de 1969

TOUJOURS BESOIN D'AIR

On commence les collections avec ses souvenirs d'enfance, bien sûr. Pourquoi la 204 ? Parce qu'évidemment, j'ai été trimballé dedans gamin. Souvenir également d'un magnifique coupé possédé un moment par l'un de mes grands frères. Mais ce n'est pas seulement ça. La 204, c'est aussi une auto moderne que l'on peut pratiquement utiliser quotidiennement. Et en cabriolet, parce que le motard que je suis a toujours besoin d'air… Ceci dit, mon break 204, bien que plus fermé, offre pas mal de courants d'air aussi ! Et puis ne frimant pas trop avec son moteur tout alliage souple et efficace, elle est juste belle et homogène, cette petite 204. Achetée en épave en 2005, trouée, cabossée, son moteur était rincé et sa boîte bloquée. Ayant troqué la plume et le pinceau pour la clé de 13 et le MIG, je l'ai entièrement retapée en deux ans (je n'ose pas parler de restauration). Seule la peinture a été confiée à un pro. Depuis, elle ne m'a jamais laissé en rade. Voiture de loisirs qui ne sacrifie pas les aspects pratiques, son vaste coffre embarque sans problème de grands cartons à dessins, et le reste. Son confort permet d'envisager de grandes étapes sereinement. Sa bonne bouille *sixties* apporte le capital sympathie, sans ostentation. Franchement, j'ai beau chercher, je ne vois pas encore quelle autre auto pourrait la remplacer dans mon garage. ●

Philippe Sauvat et son D.B HBR5 de 1956



RÊVE DE GOSSE

Samedi 19 avril 1980, je n'ai pas encore 18 ans. Il est 10h, je suis chez mon ami Bernard Coural à Dourdan et nous attendons M. Verniol qui arrive de Saumur pour une mise au point moteur sur son auto. A 10h32, un bruit de Panhard retentit dans la cour du garage. Nous sortons pour accueillir le client, et là, je me retrouve nez à nez avec un D.B HBR5 beige, intérieur bleu. M. Verniol s'extirpe de l'auto dans une grimace : « Salut les gars, c'est loin chez vous. » Mais je suis comme paralysé : mon cerveau se met sur pause, je n'entends plus rien, ne sens plus rien, ne vois plus rien d'autres que les contours fluides, les phares sous bulle façon 250 GTO, le volant en bois Nardi, les compteurs, les sièges cuir et tissu… Je suis terrassé. Mes deux compères sont hilares. « Eh ben, elle te fait de l'effet mon auto », lâche Verniol. On rentre le Coach, Bernard et moi procédons à une mise au point moteur dans les règles. Une fois notre travail achevé, elle tourne comme une horloge. « Bon, monte avec moi », me crie Verniol. « On va essayer ça de suite. » Je vous passe les détails de la balade. Je suis comme dans un rêve et je ne veux pas me réveiller : c'est sûr, un jour, j'en aurai un. Tout pareil, de la même couleur et tout et tout. Janvier 2000, je suis à Choisy-en-Brie pour, enfin peut-être, devenir propriétaire d'un Coach premier modèle à phares escamotables. Je devrais plutôt dire d'un truc qui, de très loin, ressemble à un Coach : pas de mécanique, pas de compteurs, pas de sièges... En fait, une caisse cassée à trois endroits et posée sur un châssis tordu. Mais qu'importe, ce sera lui. La suite, vous l'avez peut-être suivie dans *Gazoline*. Sept ans de restauration, pardon, de "reconstruction". Sept ans de recherches difficiles, sept ans de petites satisfactions et de gros découragements, sept ans d'excitation, mais surtout sept ans de rencontres humaines toutes plus belles les unes que les autres, de celles qui resserrent les liens, motivent et permettent que le rêve devienne réalité.
Je me souviendrai toute ma vie du dimanche soir précédant sa présentation officielle sur notre stand à Rétromobile quand, vers 21h30, j'ai démarré le moteur, enclenché la première et effectué les premiers tours de roues. A cet instant précis, personne dans le monde n'était plus heureux que moi. ●

Marco Visani et sa Fiat 2300 Lusso de 1965

CELLE QUE L'ON N'ATTEND PAS

Ma première ancienne devait être une Lancia Appia 2e série. Mais j'ai changé d'avis quand je suis tombé sur cette Fiat 2300 Lusso, oubliée durant 35 ans au fond d'un garage à Turin, à 370 km de chez moi. Poussiéreuse, imparfaite mais dans son jus, avec 54 000 km réels au compteur et qui plus est totalement dépourvue de rouille. J'ai craqué pour elle, car c'est la Fiat à laquelle tu ne t'attends pas : tu dis Fiat et tu penses à des citadines. Elle, avec ses faux airs d'américaine et son généreux 6 cylindres en ligne, m'a séduit pour cette contradiction apparente. Achetée en mars 2016, elle a été remise en route quinze mois plus tard. Elle était en état de marche, mais j'ai voulu prévenir toute panne (et jusqu'à présent, c'est efficace). Hormis le changement des pneus (à flancs blancs fins sinon rien !) et une bonne vidange, j'ai donc refait l'embrayage, les durits, les silentblocs et appliqué un traitement Tankérite sur le réservoir. Quant à la carrosserie, sa couche de peinture est encore celle avec laquelle elle était tombée des chaînes de Mirafiori, le mercredi 20 janvier 1965. Je n'ai repeint que l'intérieur du capot moteur. Quand je la sors, je ne peux pas prévoir à quelle heure je serai de retour tant les gens se pressent autour. Ses atouts : l'onctuosité de son moteur, le confort excellent et sa rareté. Il est presque impossible d'en croiser une autre aux réunions. Son défaut ? Les 12/13 litres aux 100. Mais j'ai trouvé une astuce : faire le plein quand la jauge à essence est à moitié vide pour me convaincre qu'avec 40 euros, je roule longtemps… ●

Jean-Jacques Dupuis et sa Simca Aronde P60 Etoile de 1960

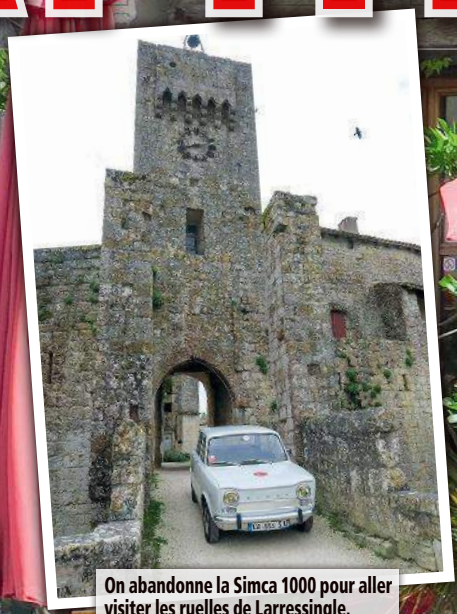
TITINE AND ME

Depuis des mois, j'hésitais à faire comme les copains. Acquérir une ancienne et découvrir les plaisirs du coude à la portière. Une idée qui prenait corps sans aboutir à du concret, tant j'avais peur de me confronter à ce qui restait une énigme pour moi, béotien en mécanique n'ayant jamais ouvert le moindre capot, ayant passé le permis si tard que j'ai failli emmener mon épouse à la maternité à vélo.
Elle est arrivée pour mes 40 ans. Ma femme me l'a offerte, encouragée par mes potes qui l'ont guidée dans le choix du modèle. Ils m'avaient insidieusement travaillé au corps durant des mois pour sonder mes aspirations et aboutir à la conclusion que seule une auto correspondait à mes désirs cachés : une Aronde. J'ai longtemps cherché à comprendre pourquoi, avant d'en trouver la raison dans mon enfance. Du troisième étage de mon HLM, je voyais, tous les samedis, les pères descendre sur le parking, caisse à outils à la main. Il y avait là une majorité d'Aronde. Toutes d'occasion, briquées, soignées, caressées jusque tard dans la soirée pour, le dimanche venu, vrombir et partir en procession pour une destination que j'imaginais lointaine. Il était écrit que je finirais au volant d'une Aronde. Ce qui était moins prévisible, c'est le plaisir qu'elle m'apporte depuis plus de 24 ans. Avec elle et mon épouse, nous avons sillonné l'Europe dans tous les sens. Elle m'a donné envie d'en savoir plus sur l'automobile et ce mystère mécanique qui brouillait mes sentiments d'alors. *Gazoline* est en grande partie né de ce besoin que j'avais de comprendre, mais également de partager cet amour que l'on m'a donné le jour de mes 40 ans…
Clin d'œil du destin, lorsque j'ai eu les papiers de la voiture, j'ai découvert avec étonnement que la propriétaire (c'était une dame) portait le même nom que moi et qu'elle l'avait acquise très exactement 20 ans avant moi, d'occasion. Ça avait été son unique véhicule durant toute sa vie ! ●

Des routes presque désertes, des paysages sublimes et des villages charmants, tout comme leurs habitants qui vous saluent en terminant leur phrase par un « avec grand plaisir ». Au volant d'une ancienne, les balades au cœur du département du Gers se révèlent donc être un pur moment de bonheur. Contact, démarreur… suivez-nous avec grand plaisir ! Texte et photos **Jean-Marc Navarro**

Adoptez LA "GERS ATTIT

Le départ est fixé place Saint-Pierre (si, si !!), à Condom, au pied de la statue des trois mousquetaires qui étaient quatre.



On abandonne la Simca 1000 pour aller visiter les ruelles de Larressingle.

Une petite pause en terrasse du café-brocante d'Aignan, c'est ça, la "Gers attitude".

UDE"

3 pour 1000 ! Non, cette fois ce n'est pas le dosage pour le plein d'un moteur deux-temps. Mais j'aurais pu dire "Une Simca 1000 pour trois mousquetaires", si vous préférez, et ce n'est pas l'imposante statue de D'Artagnan croisant le fer avec Athos, Porthos et Aramis qui dira le contraire. Dressée au pied de la cathédrale de la petite ville de Condom, la sculpture de bronze est notre point de départ, mais aussi l'endroit le plus "selfilisé" du Gers. Pensez donc, être photographié au milieu des soldats du roi commandés par le plus célèbre des Gascons, il y a de quoi être fier ! Alors avec la splendide Simca 1000 de l'ami Yves Séres, du Tacot's Club Gascon, je ne me suis pas fait prier pour partir en balade. En revanche, contrairement à nos amis anglais, point de photo devant le panneau d'entrée de la ville, car c'est dans la langue de Shakespeare que "condom" signifie "préservatif"... Oublions le latex et suivons durant quelques kilomètres les pèlerins de Compostelle sur le GR65. Mais nous, on est plutôt SP98, alors après avoir traversé la Baïse, on a filé vers Larressingle, le plus petit village fortifié de France. A l'entrée du site, un panneau indique "Interdit aux chevaux". On a donc délaissé un instant ceux de la Simca

pour découvrir à pied la cité médiévale que l'on appelle aussi "La petite Carcassonne du Gers". Une fois le mur d'enceinte franchi, nous voici au Moyen Age dans l'unique rue circulaire du village. Ne vous attendez pas à trouver les vestiges d'une vieille plaque Michelin : ici, tout respire le "Heaume sweet Heaume", car l'ambiance médiévale est omniprésente. Sauf certains vendredis soirs à la table de la crêperie du château. Philippe et Natawan y préparent un repas thaï qui enchante les palais. Et foi de baroudeur, de saveurs exotiques aussi exquises, je ne m'en étais encore jamais autant délecté !

C'est bon ? Vous avez noté l'adresse ? Alors on reprend la Simca pour découvrir Fourcès, autre joyau du Gers. Dans cette petite bastide, on se croirait presque dans un décor de théâtre. A la terrasse des cafés, le long des berges accueillantes où la rivière Auzoue paresse tranquillement, ou bien sous les platanes de sa place circulaire, on n'est jamais trop pressé d'en partir. Pourtant, la promenade en auto ne fait que commencer et la cité d'Eauze commence à s'impatienter. En quittant Montréal du Gers, je m'émerveille devant l'épave d'un Citroën U23. Un modèle à ailes plates qui ne semble pas du tout apprécier de dormir dehors. Vous me connaissez, j'ai eu beau dire à son propriétaire que son pauvre camion serait bien mieux à l'abri chez moi, il n'a rien voulu savoir… Pour oublier le joli chevronné, on s'est arrêté au Café de France, à Eauze, classé Monument historique. En admirant sa façade à colombages, on comprend tout de suite pourquoi. A quelques pas de là, nous tombons sur d'autres morceaux d'histoire : deux épaves d'hélicoptères posées à l'entrée d'une casse automobile. Grâce aux passionnés du site internet Hélico-Fascination, on apprend que les deux Alouettes II ont servi de cible pour des tirs d'essais de missile Mistral. Et que celle immatriculée F-MCSI a même été utilisée par l'animateur Philippe de Dieuleveult pour l'émission *La chasse aux Trésors* se déroulant en Nouvelle-Calédonie. Après quelques photos prises aux commandes de ces deux ex-machines volantes bien désarmées, nous sommes repartis entre Guerre et Paix…

Non, Tolstoï n'est pas passé par là pour écrire son célèbre roman, mais ce sont les noms des deux lieux-dits que nous avons traversés pour rejoindre Bascous. Sur la place de l'église, nous avons admiré le curieux clocher constitué de cinq clochetons. Mais pour ne rien vous cacher, c'est la petite Renault 6 blottie derrière la porte entrouverte d'une grange qui nous a surtout intéressés. En discutant avec son propriétaire, nous avons appris qu'il allait peut-être bientôt s'en séparer, alors vous pensez...

En quittant Montréal du Gers, je m'émerveille devant l'épave d'un Citroën U23

En deux-trois accélérations, nous voici déjà à Aignan qui nous attend pour le déjeuner. Dans le menu affiché à treize euros, Solange, la patronne de l'hôtel-restaurant du Vieux Logis, y sert une soupe, une entrée, un plat et un dessert. Pour ceux qui préfèrent l'omelette aux cèpes, ça tombe bien, Solange la propose également et la réussit très bien… Et si, à l'heure de la sieste, il est parfois difficile de se remettre en route, optez pour un petit expresso à la terrasse du café-brocante situé de l'autre côté de la place du village. Pourquoi ? Parce que l'établissement atypique de Nancy Kruyver est à vendre et risque de perdre un peu de son charme. A noter qu'au premier étage, on peut chiner comme au marché aux puces.

Après, il est temps de régler quelques comptes... Non, cette fois pas à OK Corral, mais dans le village western le plus à l'ouest du Gers. "Carchet City, son saloon, son General Store, son shérif et son croque-mort…" J'aurais pu ajouter sa prison, mais Jeff Vayrac, le patron des lieux, n'hésitera pas à vous en indiquer le chemin en pointant sur vous sa Winchester si vous cherchez la bagarre. Pour les autres, les concerts de country, les repas pris à la Cantina devraient plaire à tous les adeptes de Billy the Kid ou Calamity Jane, car accoudé au comptoir du saloon, on s'y croirait presque. Enfin, si vous préférez les chevaux-vapeur, filez à la ferme aux Buffles (voir encadré). Après la balade en camion tout-terrain, on reprend la D115 pour reposer nos roues sur le goudron. Sur la petite route de crête, il faut ouvrir grand les yeux. Premièrement parce que les paysages où surgissent les fermes et les étangs dans les vallons voisins sont tout simplement splendides. Deuxièmement parce qu'à partir d'ici, on bénéficie d'une vue sur toute la chaîne des Pyrénées. Sublime !

Après avoir traversé Gazax-et-Baccarisse, on oblique sur la gauche pour se laisser glisser jusqu'à la halle du village

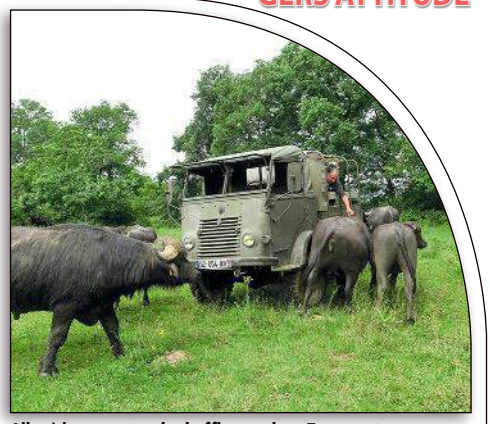
Le Café de France, à Eauze, se trouve dans une superbe maison à colombages.

A Aignan, un Galion ressemblant fort à La Licorne trône en vitrine. Le secret du trésor de Rackham le Rouge serait-il caché dans l'un de ses mâts ?

Le clocher de l'église de Bascous est composé de cinq clochetons.

Les routes du Gers, c'est ça : de beaux paysages et peu de circulation.

Cet hélicoptère Alouette II a été utilisé par l'animateur TV Philippe de Dieuleveult à l'occasion de l'émission *La Chasse aux trésors*, dans les années 80.



Aller à la rencontre des buffles en vieux Transport de troupes Renault, ça vous dit ?

On ne fait pas facilement ami-ami avec le shérif de Carchet City.

Arrivée à Bassoues.

Martial Bonifassy

SAFARI BUFFLES

Quand son troupeau de buffles d'Asie lui laisse un peu de temps, Martial rêve de motocyclettes... Sur les petites routes de son Gers d'adoption, l'ancien mécano reconverti en gentleman farmer se verrait bien au guidon d'une vieille Terrot d'avant-guerre et autres Monet-Goyon. Mais pour le moment, Martial se console au volant d'un Renault de 1953. Un R2087 Torpédo, "Transport de troupes" pour être plus précis, et à bord duquel il prend beaucoup de plaisir à faire le tour de son domaine. Une passion qu'il fait également partager aux touristes qui visitent sa ferme-auberge en les embarquant avec lui dans la benne du vieux Renault, mission que Martial ne laisserait à personne d'autre, rien que pour voir le sourire des enfants quand ce dernier les coiffe du chapeau d'Indiana Jones juste avant de partir en reconnaissance pour débusquer les buffles. Au détour d'un bosquet où sur le bord des étangs, quand apparaissent ces impressionnantes bêtes à cornes face aux Pyrénées, les touristes ont un peu l'impression d'être au bout du monde. Pour continuer à ravir son public, Martial est à la recherche d'un moteur pour son "vieux soldat", car le sien est fendu. Si vous avez un 668 ou un 671 qui dort au garage, n'hésitez pas à le contacter.

Martial Bonifassy,
La Ferme aux Buffles,
lieu-dit Lectoure à Aignan.
T. 06 29 28 31 53,
www.lafermeauxbuffles.fr

Gers attitude, là aussi....

A moins d'un franc le litre, on va faire le plein, non ?

Lavardens offre encore quelques publicités peintes.

Petite halte chez Cécile, une jeune fille de 80 ans qui ouvre chaque jour son Café de l'Union.

Le moulin de Beaucaire est le point de départ de randonnées en canoë.

Le curieux clocher hélicoïdal de l'église de Barran.

Dans le village western de Carchet City, accoudé au comptoir du saloon, on s'y croirait presque

de Bassoues. Si on est à bord d'un cabriolet, il faut lever la tête en passant sous la charpente en chêne qui date du XVIe siècle. Juste après, on peut encore effectuer une pause au restaurant du centre pour se désaltérer. Sous son immense terrasse ombragée abritée sous les arcades, on y sert également, midi et soir et sept jours sur sept, un confit de canard souvent compris dans le menu à treize euros. Ensuite, il faut parfois du courage pour gravir les 197 marches de l'imposant donjon édifié au cours du XIVe siècle, la fierté de Bassoues. Sa plate-forme, qui culmine à 43 mètres de hauteur, offre un point de vue magnifique sur les panoramas gascons. Là-haut, nous ne sommes qu'à une dizaine de kilomètres de Marciac, commune connue dans le monde entier pour son célèbre Festival de Jazz se tenant tous les ans au mois d'août. Et distant d'à peine 20 minutes du Festival Country de Mirande où, chaque année, les Cadillac, Chevrolet et autres belles américaines font une partie du spectacle. A noter dans vos agendas…

De village gascon en village gascon, c'est sous l'enseigne Esso de l'ancien garage de Montesquiou possédant encore sa vieille pompe Satam que nous avons rejoué le remake d'un plein d'essence des années 60. "Tenez, mon brave, gardez la monnaie… Merci, m'sieur/dame, Esso vous souhaite un bon voyage…" Première, seconde, troisième, nous voici à nouveau sur la route. Virage à gauche pour musarder un peu tout autour d'Estipouy (prononcez "Estipouille" si vous ne voulez pas passer pour un Parisien…). A travers le pare-brise, je me prends alors à rêver en imaginant qu'un jour, moi aussi je baladerai mon vieux Massey-Harris dans ces merveilleux décors. Et pour que mon vœu se réalise, je suis prêt à allumer un cierge dans l'église de Barran, un ouvrage pour le moins insolite puisque son clocher hélicoïdal donne l'impression de ne jamais pencher du même côté, et ce quel que soit l'endroit à partir duquel on le regarde. Et puis même si mon vœu n'est pas exaucé, j'aurais quand même été témoin d'une apparition : celle de l'authentique Citroën AZU de Michel Mauras, son sympathique propriétaire, qui vient prendre le relais pour la deuxième partie du voyage. Après avoir salué Yves Séres (vous vous souvenez ? Le propriétaire de la 1000), je peux enfin crier, comme l'inoubliable Charles Denner dans le film *Le Voyou*, un grand : merci Simca !

1959 représente l'année de fabrication de cette 2 CV Camionnette, et comparée à l'intérieur de la belle de Poissy, l'ambiance à bord y est plutôt rustique, du genre agricole si vous voyez ce que je veux dire… Mais sur les chemins vicinaux et petites communales du Gers, l'engin est idéal. Vous êtes toujours partant ? Alors on y va ! Direction Ordan-Larroque, en prenant à droite en quittant Barran, mais comme je veux vous présenter Cécile, nous filons plutôt sur la gauche vers Le Brouilh-Monbert, par la D174… A 80 ans, la vieille dame y ouvre encore tous les matins son Café de l'Union. Et sachez qu'en y venant en ancienne, vous y serez tout à fait raccord, puisqu'à l'intérieur, rien ne semble avoir changé depuis les années 60. « Pour les toilettes, c'est dehors, dans la cabane située derrière le fil à linge. Et vous avez le broc d'eau pour tirer la chasse », lance-t-elle aux touristes de passage. Si vous avez un peu de temps, demandez à Cécile comment c'était la vie avant et elle vous racontera l'atmosphère au village, la file d'attente des mères de famille pour « aller aux légumes », puisque son maraîcher de mari travaillait au jardin en plus de tenir le comptoir. Comme nous, n'hésitez pas à rendre visite à ces vieux cafés d'autrefois, après il sera trop tard, car beaucoup sont malheureusement en voie d'extinction.

Pour la postérité, Cécile a bien voulu poser sur son pas-de-porte au pied de notre AZU. Ensuite, on a salué la patronne et nous sommes repartis. Au bout de quelques kilomètres, nous avons traversé Saint-Lary pour filer ensuite vers les ruelles de Lavardens. Dressé au pied d'un imposant château, le lieu est aussi labellisé "Plus beau village de France". En juillet et en août, l'ambiance de ses marchés de nuit est un pur régal. Au milieu des étals proposant des produits du terroir, quelques groupes de musique offrent des concerts un peu partout en ville. Sous la statue de Saint-Michel, du flamenco, face à l'ancienne façade des P&T, quelques notes de jazz ou bien des airs de reggae entendus dans l'enceinte du château… Quant aux façades des maisons en pierre, on y déchiffre de vieilles publicités murales, comme celle du

Il vous faudra sans doute quitter la voiture pour explorer toutes les ruelles de Saint-Orens-Pouy-Petit.

Dans l'un des articles de ce même numéro, on vous vantait la solidité des Goélette. Il y a des limites...

OÙ MANGER ?

✔ **Aux Mille Colonnes**, 9 rue Gambetta à Condom (32100). Chez les sympathiques Christophe et Fabienne qui disposent d'une terrasse accueillante. Buffet d'entrée à volonté et cuisine de qualité. T. 05 62 68 25 40.

✔ **Le Vieux Logis**, 5/7 rue des Arts à Aignan (32290). Chez Solange, menu à partir de 13 euros. T. 05 62 09 23 55.

OÙ DORMIR ?

✔ **Logis des Cordeliers**, 2 rue de la Paix à Condom (32100). Ce deux étoiles avec piscine est situé en centre-ville. Il possède un parking privé et le tarif est très raisonnable. A partir de 48 euros. T. 05 62 28 03 68 / www.logisdescordeliers.com

✔ **Hôtel de Bastard**, Rue Lagrange à Lectoure (32700). Superbe cadre et parking privé en sous-sol. Chambre à partir de 82 euros. T. 05 62 68 82 44 / www.hotel-de-bastard.com

EN CAS DE PANNE ?

✔ **Yves Demarque**, Avenue des Pyrénées (face à la Gendarmerie) à Condom (32100). En plus d'être très compétent, il apprécie également les anciennes. T. 05 62 28 26 60.

À VOIR

✔ **Carchet City**, RD 20 à Aignan (32290). Village Western avec restaurant et General Store. T. 06 89 03 67 55 / http://carchet.blogspot.com

✔ **Centre thermal**, Rue des Fontaines à Castéra-Verduzan (32410). Piscine, spa, sauna, hammam. T. 05 62 68 00 00 / www.thermes-gers.com

✔ **Valvital - Thermes**, 125 rue Nationale à Lectoure (32700). T. 05 62 68 56 00 / www.valvital.fr/stations-thermales/lectoure

PRATIQUE

✔ **Informations touristiques Gers**, http://www.tourisme-gers.com

En arrivant à La Sauvetat, on est toujours dans le vent, surtout à bord d'une Citroën AZU !

Après Maignaut-Tauzia, il faut abandonner la voiture pour découvrir les ruelles de Saint-Orens-Pouy-Petit

chocolat Meunier et du *Petit Journal* qui nous ramènent plus de 50 ans en arrière. Pour sa douceur de vivre, on s'éterniserait bien dans le village, mais je souhaite rester en "bon thermes" avec la petite station de Castéra-Verduzan. Pour me délasser, j'apprécie ses bains bouillonnants dans une eau thermale sortant des entrailles de la terre à 32 degrés. Vous m'en direz des nouvelles. Pour les adeptes du hammam, sauna et massages bien-être, c'est l'une des trois destinations du Gers où il faut s'arrêter. En sortant des bains, une réclame assure qu'on a l'impression de retrouver ses 20 ans. Quand je remonte dans la vieille 2 CV, je partage effectivement cette douce sensation. En route !

A gauche, encore à gauche, puis à droite, jusqu'à l'écluse de Beaucaire, point de départ en été de belles balades en canoë. Au temps de sa splendeur, qu'il devait être élégant ce moulin à eau posé sur la Baïse ! Mais aujourd'hui, ses bâtiments en ruine ne semblent plus séduire. Ames sensibles s'abstenir… Sur le C2 menant à Valence-sur-Baïse, pas d'inquiétude, vous êtes bien sur le bon chemin, même si, au détour d'un virage, on croit vraiment s'être perdu dans une cour de ferme. Mais un vieux panneau vient nous rassurer : "Chemin privé, mais passage toléré". Alors par respect pour la sympathique jardinière aperçue dans son potager et son chien qui garde la maison, on y passe au pas en affichant un large sourire. Après MaignautTauzia, il faut abandonner la voiture pour découvrir les jolies ruelles de Saint-Orens-Pouy-Petit. Ensuite, une fois dépassée l'épave rouillée d'une Renault Goélette, la route monte sur Saint-Puy. Si vous avez l'âme d'un chercheur de trésors, je vous laisse découvrir les trois plaques émaillées dévorées par le tronc d'un platane. Dunlop, Kervoline et Mobiloil… Ne traînez pas trop, car d'ici quelques années, elles seront complètement avalées par ce "monstre" végétal. En ressortant du village, on apprend que Lectoure n'est plus qu'à une vingtaine de minutes. Accrochée à son piton rocheux, la patrie du maréchal Lannes compte de nombreux atouts. Célèbre halte sur le chemin de Compostelle, son ancien hôpital est aujourd'hui devenu un village des antiquaires qui recèle parfois quelques vieux panneaux. Derrière les hauts murs de sa rue principale, les hôtels particuliers sont nombreux et semblent très appréciés par une clientèle raffinée. Pour en avoir un aperçu, descendez jusqu'à l'hôtel de Goulard, transformé en établissement thermal, et faites un petit tour sur la balade des remparts pour admirer l'architecture de la ville et les paysages alentour.

Condom n'est plus désormais qu'à quelques encablures, mais une halte au Chemin de Tables installé sur la charmante place de Marsolan est impérative. En sirotant une menthe à l'eau ou une bière bien fraîche, on se dit que le temps n'a pas vraiment d'importance et qu'à la terrasse de l'établissement, seul compte l'instant présent. Ensuite, La Romieu est un passage obligé, tant pour la beauté du cloître de la collégiale Saint-Pierre que pour l'intérêt de vieilles maisons en pierre. Certaines sont envahies par les chats puisqu'au début des années 90, un résidant en a sculptés partout sur les façades. Les derniers kilomètres nous permettent de découvrir Castelnau-sur-l'Auvignon, célèbre pour la bravoure de ses Résistants durant la Seconde Guerre mondiale, avant que la 2 CV ne retrouve D'Artagnan et ses trois Mousquetaires.

De ces petites routes du Gers sur lesquelles on se sent encore tellement libre, j'avais encore beaucoup de choses à vous montrer. Alors, je compte sur vous pour revenir... ■

Ces plaques émaillées sont en train d'être digérées par un platane. Etonnant !

Merci à Bernard Villemonte et Damien Chanfreau du Tacot's Club Gascon pour la logistique. Basé à Auch, il est l'un des plus anciens clubs automobiles de France et compte plus de 250 véhicules anciens. Un grand merci également à Yves Séres, accompagné de sa splendide Simca 1000, et à Michel Mauras, propriétaire de la vaillante AZU, pour m'avoir tous les deux suivi dans l'aventure.

Près de Lectoure, il n'y a pas que des melons, mais aussi du colza et des tournesols qui transforment les petites routes du Gers en paradis pour collectionneurs de voitures anciennes.

Petite halte à Marsolan. Pour reposer l'auto bien sûr...

Le cloître de la collégiale Saint-Pierre de La Romieu est l'un des endroits à voir sur ce parcours.

COMMENT SUIVRE LE PARCOURS ?

Gazoline et Tripy vous offrent deux options pour suivre le parcours décrit dans cet article :

Sur votre téléphone mobile ou GPS : allez sur le site internet Gazoline (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis : adoptez la Gers attitude" sur la page d'accueil ou en cliquant sur "Sommaire" (en haut à droite), puis l'onglet "Magazine". Téléchargez le fichier Gazoline 258.gpx à la rubrique "Suivre le parcours avec un GPS", puis importez-le sur votre application GPS de smartphone ou votre GPS compatible avec des circuits pré-enregistrés.

Avec un road book papier : allez sur le site internet Gazoline (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis : adoptez la Gers attitude" sur la page d'accueil ou en cliquant sur "Sommaire" (en haut à droite), puis l'onglet "Magazine". Téléchargez le fichier Roadbook 258.pdf à la rubrique "Suivre le parcours au road-book", puis imprimez-le directement. Une notice explicative pour bien l'utiliser est disponible à la rubrique "Magazine" dans l'article "Itinéraire bis : comment lire un road book ?".

TRIPY GPS+ DIGITAL ROAD BOOK Pilotez vos Rallyes !

Le corps confortablement calé dans le siège et les oreilles submergées par les rythmes psychédéliques de Canned Heat, la Route 40 laisse rêveur.

Terre d'élevage, le Colorado est le paradis des anciens tracteurs et des pick-up.

Aux abords de la Route 40, une maison abandonnée reste en vente.

Tout droit GRAN

Comme un cœur frappé par le désamour, la Route 40 transperce les Etats-Unis de part en part. La longue artère qui s'étend sur 3 678 km peut assainir l'esprit, comme rendre fou. Mais elle attire le voyageur chaque matin avec l'étrange sentiment d'être né hier. Les aventuriers d'autrefois en quête d'or et de réussite ont laissé place aujourd'hui aux routards à la recherche d'émotions devant une nature troublante d'isolement. Cette traversée du Colorado se ponctue de rencontres improvisées avec des locaux et leurs automobiles aux noms glorieux. Dépaysement assuré.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Mon périple débute à Denver, capitale de l'Etat du Colorado. Il est temps de goûter l'asphalte de la Route 40 sur les traces de Jack London et de ces autres voyageurs au long cours. Des hommes qui y ont laissé des plumes en abandonnant leurs carrioles brinquebalantes en chemin. Telle une veine qui conduit le flux sanguin gavé d'oxygène, cette artère apporte chaque jour sa dose de surprises à l'itinérant au milieu de paysages exubérants que l'Ouest américain offre à perte de vue.
Il est 8h en ce jour 1 sur la Highway 40 qui prend sa source sur la côte Est, à Atlantic City. A l'origine, elle se jetait dans le Pacifique californien de la cité de San Francisco qui l'accueillait à bras ouverts. Aujourd'hui écourtée, elle s'achève désormais à Park City, dans l'Utah. Je sors du motel à l'angle de la 13e Avenue et de Broadway après une détestable nuit dont je me souviendrai longtemps. Afin d'achever mon réveil calamiteux, je pars faire le plein de caféine. Parfois, la vie est plus surprenante que nos rêves. Preuve à l'appui avec la tasse de café que propose Matthew Pendleton au coin de la rue, à bord d'une originale VW transformée pour l'occasion en comptoir mobile. "On the road coffee", c'est le nom de son business qui rend un vibrant hommage à Jack Kerouac. Le barman itinérant déplace sa Cox de 1968 à différents carrefours de la cité, histoire de rompre avec les habitudes pour aller à la rencontre de nouvelles trombines. Alors que je m'étais levé du mauvais pied, Matthew a redonné de l'énergie au Frenchy cow-boy que je suis avant de prendre la route vers Boulder, plus au Nord. Matinal, un jeune couple rayonnant à bord d'une MG décapotable bleu roi

La Highway 40 prend sa source sur la côte Est, à Atlantic City

La Route 40 traverse des contrées la plupart du temps hostiles.

VERS LES DS ESPACES

est déjà prêt à partir à l'aventure. Idem pour Ricardo et Antonella qui viennent déguster le breuvage colombien avant d'entamer leur montée vers les hauts plateaux. C'est dans leur pick-up Chevrolet bicolore El Camino fraîchement restauré qu'ils prennent la tangente. Après une courte conversation complice, j'immortalise l'instant, puis chacun poursuit son chemin.

Les citadins s'éveillent peu à peu, alors que les premières anciennes apparaissent sur le bitume de cette ville définitivement progressiste. La capitale du Colorado est en pleine ascension économique et motive les opportunistes de tous horizons. Le samedi, c'est le grand rendez-vous des clubs locaux qui rassemblent leurs troupes sur des itinéraires à travers les Rocheuses. En approchant d'Union Station, je remarque un Kombi orange en stationnement qui n'attend plus que ses passagers pour filer vers l'Ouest. Mon maigre petit-déjeuner dans le ventre, je quitte les faubourgs de Denver pour grimper vers les montagnes. La station de ski de Boulder passée, les paysages alternent entre cimes enneigées et forêts gigantesques sous un soleil radieux. De retour sur la Route 40, une Ford Mustang noire comme de l'encre roule en sens opposé. Son chauffeur profite de l'espace qui me sépare avec celui que je poursuis pour couper la route. Il stoppe sa voiture dans un nuage de poussière. Dans la hâte et sans pouvoir m'arrêter, j'admire la ligne racée de cette emblématique américaine. Vision sauvage.

Steamboat Springs, Milner, Hayden... Les bleds défilent comme les miles. Le trafic devient sporadique. Les heures s'écoulent. La chaussée droite comme un "I" m'hypnotise. Mon esprit s'égare dans mes souvenirs jusqu'à ce qu'une ombre lointaine vienne perturber mes songeries. La silhouette prend la forme d'une auto garée sur le bas-côté. Je stoppe à sa hauteur. Après ce long moment de solitude, pas une âme qui vive à 360° sinon cette Pontiac des années 50 que je reluque sous tous les angles. Sur le pare-brise, un écriteau indique "For Sale" (A vendre). Mais où peut bien se trouver son propriétaire ? La séance photo effectuée sous une lumière divine, je continue mon chemin pour m'ankyloser davantage le corps en m'aérant l'esprit. Quelques heures plus tard, logé au creux d'un vallon, j'observe un impressionnant cimetière d'automobiles qui gisent au soleil. Ni une ni deux, je coupe la Route 40 pour rejoindre le spot qui m'attire comme les abeilles sur un pot de miel. J'arrive chez Ike Transmissions (que je vous présenterai bientôt dans *Gazoline*), la troisième génération d'une famille de casseurs qui perpétue la vente de pièces détachées pour des collectionneurs en provenance des quatre coins du pays ou de l'étranger. A ne manquer sous aucun prétexte. La fatigue se fait sentir quand Craig se pointe à l'horizon. Un vieux pick-up à vendre chez le brocanteur du bourg m'invite à poser mon sac pour la nuit dans le motel d'à côté. Tels des empereurs de la route, seuls les camions circuleront une partie de la nuit.

Steamboat Springs, Milner, Hayden... Les bleds défilent comme les miles

Au matin, Craig se réveille dans un silence de mort. Il est 7h en ce jour 2. Un tour de clé et le moteur vrombit. Je laisse chauffer la carlingue de ma Chevrolet. Mon sac chargé sur la banquette arrière, je vérifie si rien n'a été oublié dans la piaule du énième motel que cette Route 40 offre aux voyageurs, abrutis par les miles parcourus.

En altitude, la neige n'est pas rare sur le bord de la Route 40.

Après Denver, la Highway 40 grimpe sévèrement et traverse les hauts plateaux des Rocheuses. Le spectacle est au rendez-vous.

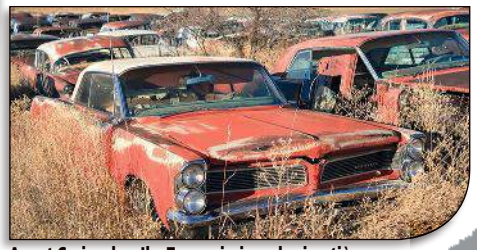
Droite comme un "I", la Highway 40 fascine... ou hypnotise.

La rondouillarde "thénardière", calée derrière le comptoir du minuscule office, me salue dans une parfaite indifférence. Certainement ne reverrais-je jamais ce bled perdu au milieu de nulle part, me dis-je en examinant une ultime fois ce vieux Chevy… que je n'achèterai pas cette fois-ci. Isolée sur un terrain vague, j'ai le temps d'admirer la longiligne carrosserie d'une Cadillac convertible avant de quitter définitivement le coin. Le climat est identique aux deux premières journées. Frais et lumineux. Je compte bien franchir la frontière de l'Utah ce soir. Je roule sur le point culminant du haut plateau, alternant entre 1 800 et 2 000 mètres d'altitude. Lay, Elk Springs, Massadona se succèdent, immergées au cœur des gigantesques plaines aux herbes hautes balayées par un vent d'Ouest. Dinosaur se dessine à quelques miles de l'Utah. Sous le charme du Colorado, je décide de longer la frontière par le Sud afin de rallier Monument Valley, situé au nord de l'Arizona, en territoire Navajo. J'abandonne donc la Highway 40, celle qui draine tant de rêveurs au long cours, pour suivre la Route 64… ■

Le motel de Dinosaur, dans le Colorado, est la dernière étape avant de franchir la frontière vers l'Utah.

A 2 000 m d'altitude, dans les plaines des hauts plateaux du Colorado, des propriétaires d'anciennes exposent, sur le bord de la Route 40, les autos qui sont à vendre. C'est le cas de cette Pontiac des années 50.

Proche d'Union Station, le patriarche de cet emblématique Kombi attend sagement sa famille pour une virée vers l'Ouest sur la 40.



Avant Craig, chez Ike Transmissions, le cimetière d'anciennes baigne sous une lumière divine.

La Route 40 inspire : sur la 13e Avenue, proche de Broadway à Denver, Matthew Pendleton a ouvert son café mobile à bord d'une classieuse Coccinelle. Un bel hommage rendu à Jack Kerouac.

Antonio vient d'achever la restauration de sa Chevrolet El Camino. Ce pick-up original est très prisé par la jeunesse latino-américaine.

DANS LE JUKE-BOX

ON THE ROAD AGAIN DE CANNED HEAT

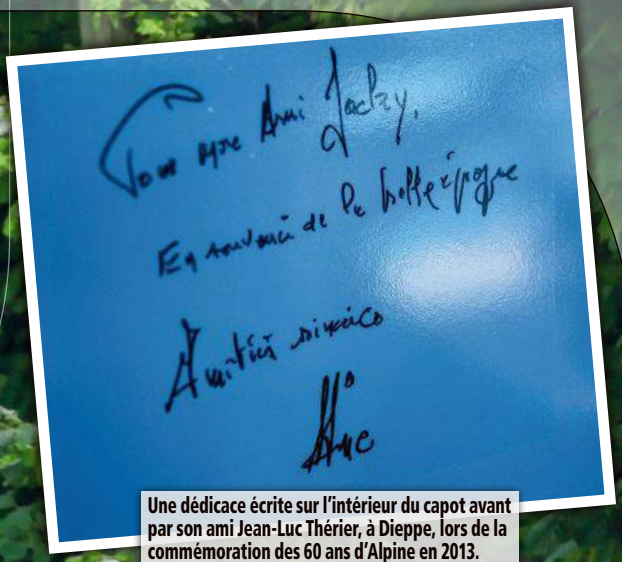
"Canned Heat" désigne, en argot, une boisson fortement alcoolisée ou encore la chaleur provoquée dans le corps par une injection d'héroïne. C'est aussi l'effet que peut causer, à l'écoute, le célébrissime titre *On The road again* interprété par ce quintet. Un morceau au rythme entêtant avec une légère saveur psychédélique qui figure dans le second album intitulé *Boogie with Canned Heat*. Probablement l'un des plus grands groupes de blues blancs nés à la fin des années 60. Les musiciens écument les clubs de la côte Ouest en 1967, après avoir signé chez Liberty qui les envoie enregistrer cet opus mythique à Chicago. Cette chanson connaîtra un succès planétaire, inscrivant son empreinte dans la mémoire collective. Mais c'est en *live* que le groupe donne la pleine mesure de son talent, avec des versions pouvant durer plus d'une heure. Le 16 août 1969, ils enchantent le public du festival de Woodstock.

LE GORDINISTE DU Perche

La R8 Gordini de Jacky est une œuvre d'art qui marche très fort.

Jacky Duhec, ancien mécanicien de chez Renault Compétition, a évolué aux côtés des meilleurs pilotes de rallye des années 80. Thérier, Ragnotti, Auriol et Bugalski ont été les camarades de jeux de ce talentueux préparateur qui les a hissés jusqu'aux premières places des podiums. Aujourd'hui à la retraite au creux des vallons, l'homme, avec toute l'humilité qui le caractérise, s'occupe de son patrimoine automobile préparé aux petits oignons. Ses potes passionnés de sportives le rejoignent pour un bon conseil, un coup de main ou pour simplement se remémorer le bon vieux temps. Réunion de l'élite des Renaultistes percherons.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**



Une dédicace écrite sur l'intérieur du capot avant par son ami Jean-Luc Thérier, à Dieppe, lors de la commémoration des 60 ans d'Alpine en 2013.

Jacky Duhec est un ancien mécanicien du service Sport de chez Renault, dont le local se situait à Chapelle-Royale. Autant vous dire que sa collection ne souffre d'aucune critique.

C'est dans la vallée de la Berthe, près de Nogent-le-Rotrou, que Jacky Duhec a établi son camp de base. Entre deux collines du Parc naturel régional du Perche, cet ancien mécanicien de Renault Sport à Chapelle-Royale restaure et entretient ses voitures ainsi que celles de ses fidèles amis. Dans la cour de la propriété, au milieu d'essences locales, la collection de Jacky est pieusement disposée sous le soleil matinal. Placées en arc de cercle, huit Renault se sont mises sur leur 31 pour le plus grand plaisir des invités. D'autres Peugeot ou encore Simca sont restées à l'entrée. Rien de sectaire là-dedans, mais aujourd'hui, nous avons décidé d'honorer la marque au losange. Si, dans le jardin, les véhicules ont investi l'espace, il en est de même dans l'atelier avec les copains que le maître des lieux a conviés pour cette occasion. Nous avons débuté notre conversation autour d'un café et de quelques gourmandises que son épouse Nicole a préparées.

Avant de retourner à l'extérieur afin d'admirer plus en détail la belle brochette de Renault, j'observe, sur l'établi, la motorisation anglaise flambant neuve d'une Austin Mini et ses carburateurs SU. Plus loin trône la mécanique d'une Berlinette Alpine modèle V85 de 1972 en phase de réfection. Indéniablement, le mécanicien n'a pas perdu la main ! C'est l'Estafette 800 rouge sang de 1969 équipée de son brancard qui ouvre les festivités. « Je l'ai achetée en 2005, avec 30 000 km d'origine. Elle appartenait à la municipalité de Chapelle-Royale. La mairesse me l'a proposée pour la modique somme de 400 euros, je n'ai pas hésité », m'explique Jacky qui a en plus récupéré une motopompe. A côté de la brave camionnette, une ardennaise de naissance resplendit au soleil. La Renault 8 S de 1970 de couleur jaune est sublimement restaurée. « C'est une auto qui a du répondant. Acquise en 2008, il m'a fallu deux ans pour l'achever. Elle est agréable à conduire en ville. » C'est aussi le cas de la 4 CV modèle Sport de 1955 de couleur vert d'eau type R1062. Pour la petite histoire, le 4 cylindres de 21 ch a été

Sa Dauphine rouge modèle export de 1964 est munie du compte-tours Jaeger qui équipait la 1093

acheté 4 000 francs. Mais le chèque s'est glissé par inadvertance dans un autre dossier de la secrétaire, tant et si bien qu'il n'a jamais été encaissé. Du coup, pour conjurer le sort du "bien mal acquis ne profite jamais", son épouse Nicole l'a mis au défi d'arrêter de fumer sur-le-champ. « J'ai grillé ma dernière clope à cet instant, sans jamais en remettre une autre à mon bec. »

Sa Dauphine rouge modèle Export de 1964 est munie de freins à disque, d'une boîte à quatre vitesses synchronisées et du compte-tours mécanique Jaeger qui équipait la Dauphine 1093 de 1962-1963. « La mienne, la R1094, est motorisée par un 32 ch qui grimpe à un régime de 4 500 tr/mn pour une vitesse maximale de 120 km/h », précise le mécanicien qui se tourne vers la voiture de madame, la 4L de 1968. La première en 6 volts avec une boîte quatre vitesses. Elle donne l'impression de sortir des chaînes de montage tant sa restauration est irréprochable. « Mon jardinier et ami, Jean-Claude Davignon, m'a aidé à réinstaller la carrosserie. » Comme quoi, ici, tout le monde donne un coup de main quand c'est nécessaire. C'est aussi le cas de ses deux acolytes, grands amateurs de sportives devant l'Eternel : Gérard Marchand et Michel Friche. Le premier est un ancien de chez Alpine Renault de Thiron-Gardais. « M. Lamirault a convaincu l'entreprise de créer un atelier où l'on produirait uniquement la coque et la peinture. Ce qui a permis de soulager l'usine de Dieppe qui se concentrait sur la mécanique et le train avant », explique Gérard qui, aujourd'hui, est venu avec sa puissante Alpine

Le petit volant de Gord' est un authentique Momo italien ayant appartenu à Jean-Luc Thérier en personne

Dans la collection de Jacky, il y en a pour tous les goûts et toutes les couleurs. Mais avec un point commun : chacune est restaurée dans les règles de l'art.

R5 Turbo de 1983 dans un beau jus d'origine accompagné de son fils Frédéric, lui en Peugeot 404 SL. Le deuxième du trio, Michel, chaudronnier de métier, exerçait à deux pas de l'usine Alpine de Thiron. Sa passion pour le modèle A106 de 1958 avec lequel il a rejoint ses camarades remonte à quelques décennies. « Cette Alpine a le devant de la Berlinette. Son radiateur est positionné à l'avant. Elle est dotée de deux feux de recul encastrés et de deux longues portées », explique Michel qui possède cette voiture depuis 50 ans. Dans sa collection personnelle, on trouve également une 4 CV de 1963. Et en ce moment, il s'attelle à la reconstruction d'un cyclecar Balilla.

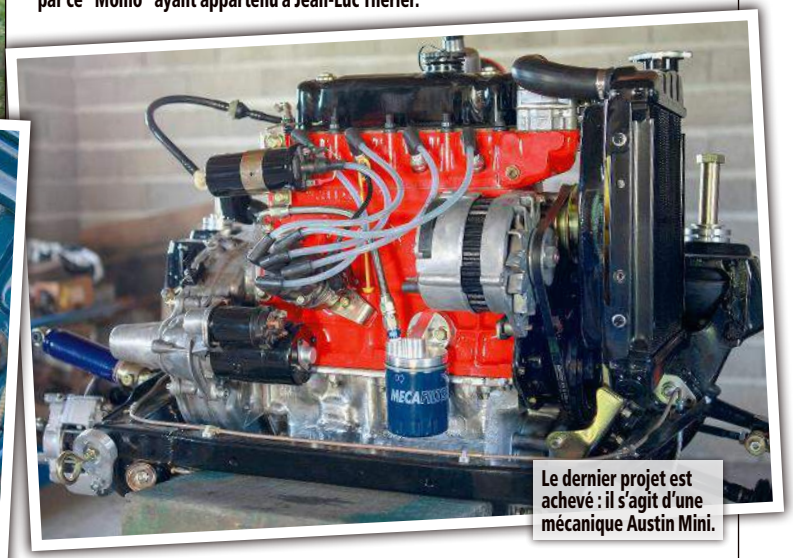
Finalement, après la présentation de chacun des véhicules, tout le monde converge pour admirer le clou du spectacle incarné par la Gordini 8 de 1966. En effet, la reine de la collection Duhec entre en scène. Superbe dans sa mythique robe bleue, cette ancienne auto de rallye a été trouvée à Charbonnière, soit à une quinzaine de kilomètres de chez lui. Son siège avant est issu d'une Simca Rallye 3. Elle est pourvue d'un inverseur qui permet de passer du réservoir arrière de 36 litres à celui de 28 litres placé à l'avant. Le petit volant est un authentique Momo italien ayant appartenu à Jean-Luc Thérier en personne. Dépourvu de coutures pour ne pas blesser les mains de son pilote, cet accessoire a commencé sa carrière au poste de pilotage de la R5 Turbo en 1982 et 1983. Les jantes sont des Gotti. Depuis sa restauration, Jacky a parcouru 10 000 km à son bord. « Deux ans de boulot avec assiduité ont été nécessaires pour reconstruire la bête avec toutes ses pièces d'origine avant que le moteur de 1 296 cm^3 ne se remette à ronronner. En la démontant, j'ai retrouvé des traces d'arceau, ce qui prouve son passé sportif. Elle possède également un carter de 4L. A bord de cette voiture, j'ai réalisé un rêve de gosse. C'est mon ami Michel Coudray, aujourd'hui disparu, qui m'a filé le virus. J'avais 16 ans », confie Jacky qui ne savait pas encore, à cette époque, qu'il intégrerait les ateliers de Renault Chartres Compétition d'Olivier Lamirault. C'est en 1982 qu'a débuté cette aventure qui s'est achevée en 2012. Un service Rallye course est créé à Chapelle-Royale, dans l'ancienne laiterie du village. Là, une équipe de trois gars, puis cinq, tous polyvalents, vont accompagner l'élite des pilotes aux commandes de Renault. « Dans ces locaux, nous préparions la carrosserie et son renforcement pour la compétition. Nous nous occupions également du train avant, des suspensions et de la boîte de vitesses de la R5 Turbo de Jean-Luc Thérier qui a remporté le Championnat de France Première Division Rallye en 1982. Pour moi, ce fut un tremplin formidable. En 1984, on récidive sur la première marche du podium avec Jean Ragnotti. En 1985, on a fait courir Didier Auriol et en 1987 Philippe Bugalski, qui remportera le Championnat du Groupe N (voitures de série) à bord d'une R5 GT Turbo », raconte avec passion Jacky qui s'empresse de me montrer les deux dédicaces de Thérier et Ragnotti inscrites sur sa Gordini. Un bel hommage rendu à ce Percheron natif de Saint-Victor-de-Buthon qui a mis très jeune les mains dans le cambouis. « Quand j'avais cinq ou six ans, je passais plus de temps chez André Tasse, le mécanicien de mon village, que chez mes parents. »

Assez parlé ! Il s'agit maintenant de ressentir les sensations sur route. Jacky, Michel et Gérard ne se font pas prier et chacun grimpe dans sa monture pour quelques instants de chauffe avant de goûter au bitume des petites routes locales. Un terrain de jeux idéal pour ces sportives racées entretenues par un Percheron au parcours exemplaire. ■

La Dauphine Export de 1964 est équipée du magnifique compte-tours mécanique Jaeger qui était monté sur les 1093 des années 1962-1963.

Le volant d'origine de la Gordini de Jacky a été remplacé par ce "Momo" ayant appartenu à Jean-Luc Thérier.

Bien que Jacky ait l'habitude de restaurer de prestigieuses sportives Renault, il ne rechigne pas à s'occuper de la Renault 4 de Nicole, son épouse. Admirez le travail !



Le dernier projet est achevé : il s'agit d'une mécanique Austin Mini.

Les copains mécanos se réunissent autour de l'Estafette 800 de Jacky (1er à gauche) pour la photo de famille.

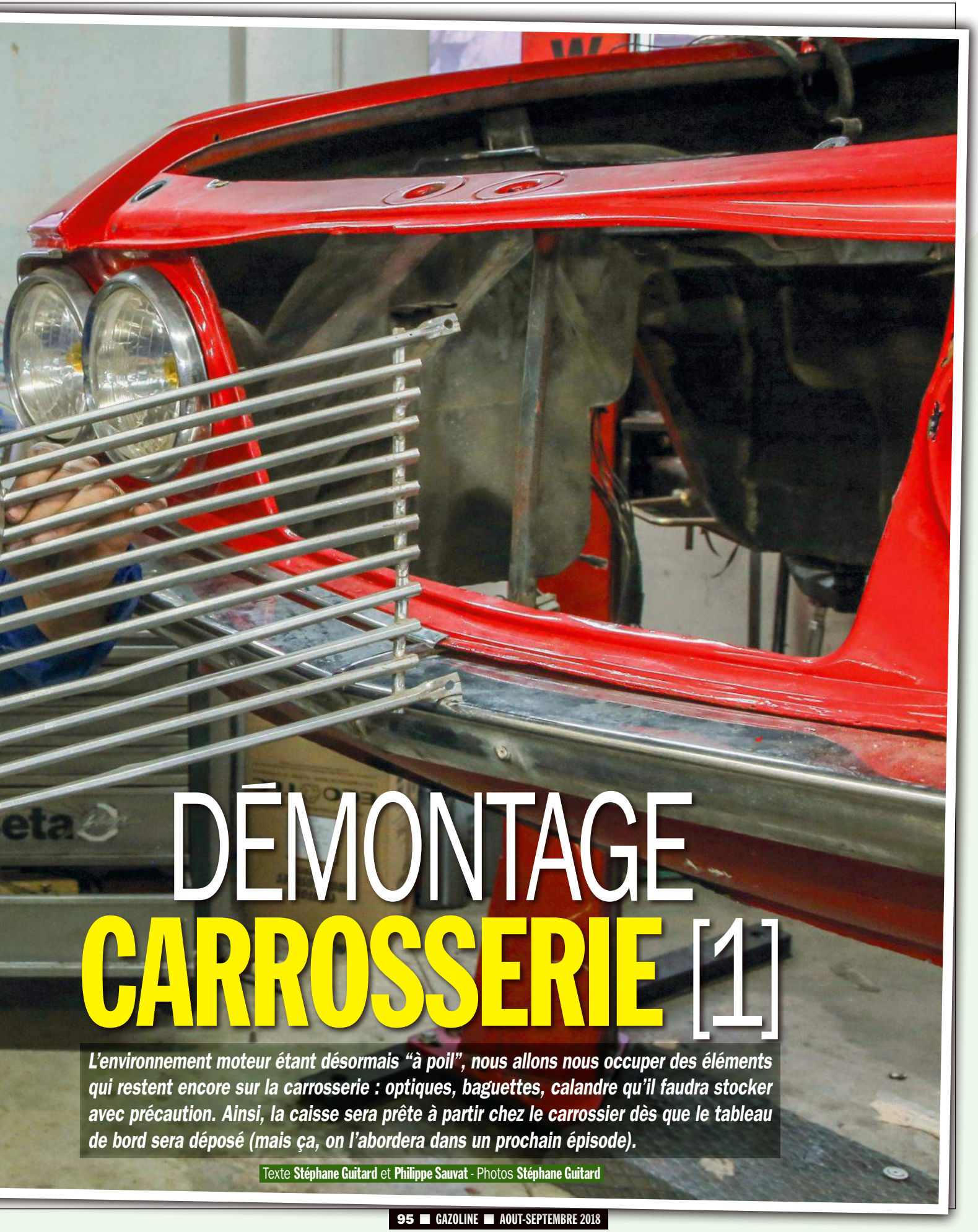
Prenez trois potes fanatiques de Renault sportives, l'un avec une Gordini entre les mains, l'autre avec une Alpine A106 et le dernier avec une R5 Turbo, et mettez-les sur les routes escarpées du Perche. Emotion garantie.

LES ÉCHOS DE L'ATELIER

On y est : depuis le 1er juillet, la vitesse est limitée à 80 km/h sur les "routes à double sens sans séparateur central". Doit-on pour autant crier au scandale ? Si l'on roule en moderne et qu'en plus de ça, on habite en province, loin de toute voie à grande circulation, incontestablement : oui. On peut aussi reprocher à ce décret (rappelons que ce n'est pas une loi débattue puis votée, mais une décision unilatérale imposée) de ne faire preuve d'aucun discernement et de mettre inutilement la pression sur les automobilistes partout et tout le temps. C'est indiscutable car, dans bien des cas, l'argument est plus répressif que vraiment sécuritaire. En plus d'être discriminant. Mais pour nous qui, en majorité, roulons dans des autos pas très puissantes, ne freinant pas toujours hyper bien et qui plus est sur des routes peu fréquentées, cela change-t-il vraiment quelque chose ? Au risque de faire bondir les éternels grincheux, nous nous hasarderons à dire que oui, cela va peut-être changer des choses, mais dans le bon sens. Car regardons la vérité en face : excepté ceux qui ont des modèles sportifs et qui sont déjà "bridés" par la limitation à 90 km/h, nous roulons tous assez tranquillement dans des véhicules dont la zone de confort se situe plus près des 80 km/h que des 100 ! Généralement, nous avons plutôt tendance à fuir les grands axes pour des chemins de traverse tortueux, vallonnés et pas toujours bien revêtus. Sur ce genre de routes, on peut considérer que la nouvelle restriction ne changera rien pour nous, si ce n'est que les "pilotes" locaux auront (peut-être) moins de chance de nous arriver dans la figure "à fond les ballons". Sur les routes plus fréquentées, cette nouvelle mesure, loin de vraiment nous ralentir, devrait nous permettre de ne plus passer pour les "escargots" de service qu'il faut absolument doubler. Les conducteurs d'anciennes que nous sommes ne seront plus considérés comme des chicanes mobiles et, au volant, nous aurons alors davantage le loisir de regarder la route et le paysage plutôt que de surveiller sans cesse notre rétroviseur avec la tentation d'accélérer dans la descente pour ne pas ralentir tout le monde dans la côte qui suit (on a tous fait ça, non ?). Dernier atout : nos moteurs étant le plus souvent dotés de boîtes assez courtes, nous pouvons espérer faire quelques économies de carburant, ce qui, au prix actuel du SP 98, ne sera pas tout à fait négligeable. Alors, faites comme nous : profitez de l'été et des vacances pour sortir dès que possible vos autos et continuer à vous promener, coude à la portière, sur des petites routes qui n'attendent que nous. Bonne lecture, et surtout très bel été à toutes et à tous. ■

Stéphane Guitard et Philippe Sauvat

RESTAURATION Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [9]



DÉMONTAGE CARROSSERIE [1]

L'environnement moteur étant désormais "à poil", nous allons nous occuper des éléments qui restent encore sur la carrosserie : optiques, baguettes, calandre qu'il faudra stocker avec précaution. Ainsi, la caisse sera prête à partir chez le carrossier dès que le tableau de bord sera déposé (mais ça, on l'abordera dans un prochain épisode).

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

1 DÉMONTAGE DE LA SERRURE DE CAPOT AV

1 On commence par mettre un coup de brosse métallique sur la tige filetée de la butée de capot moteur. Si nécessaire, on pourra compléter avec du dégrippant.

2 Dans le cas présent, cela se dévisse sans peine.

3 On récupère la butée et sa tige filetée intégrée.

4 On réalise la même opération de l'autre côté.

5 Sauf que là, malgré le dégrippant, ça coince. On tente donc la clé à cliquet avec l'embout tournevis plat.

6 Rien n'y fait : nous allons donc passer au plan B, à savoir écrou et contre-écrou.

7 Là, on vous promet que ça sort !

8 On récupère l'agrafe qui servait à maintenir le radiateur.

9 On met un coup de dégrippant sur l'écrou du serre-câble de la serrure.

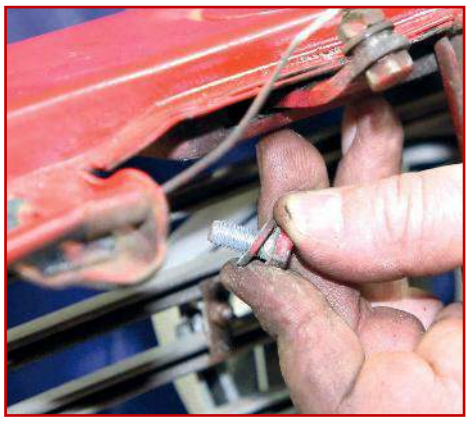
10 A l'aide de deux clés de 10, on débloque l'écrou qui maintient le câble.

11 Puis on le desserre en immobilisant la vis par en dessous.

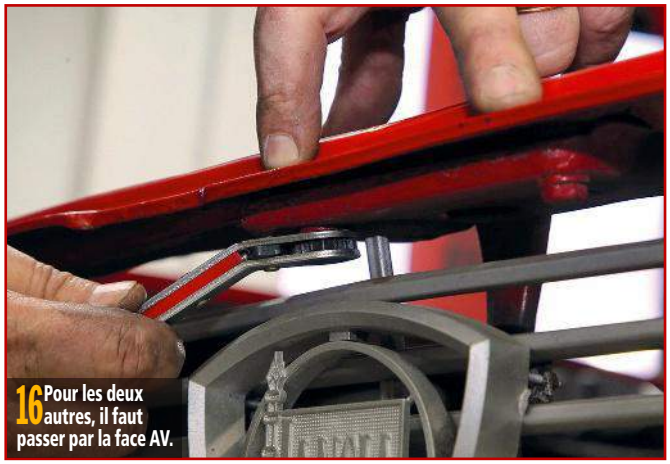
12 On retire le câble.

13 On passe maintenant à la serrure elle-même. Il faut d'abord démonter les quatre vis de fixation.

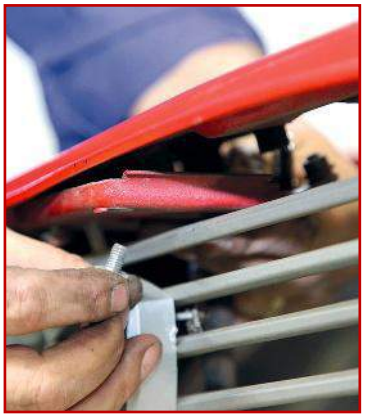
14 Deux sont accessibles depuis l'intérieur du compartiment moteur.



15 A chaque fois, on récupère vis et rondelle plate.



16 Pour les deux autres, il faut passer par la face AV.



17 On récupère vis et rondelles sans peine, mais la calandre bloque la sortie de la serrure.

18 Il faut donc dévisser les deux vis qui fixent le haut de la calandre.

19 Par chance, les nôtres ne sont pas bloquées.

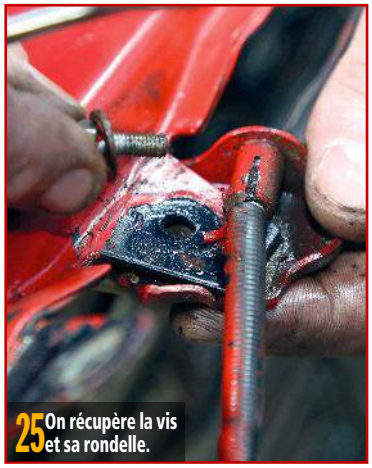
20 On enlève une vis cruciforme de chaque côté.

21 La calandre étant descendue, on peut à présent récupérer notre serrure.

22 Afin de séparer la gaine de son support, on dépose un peu de dégrippant.

23 L'ensemble semblant vraiment collé, on ouvre un peu la butée de gaine.

24 A l'aide d'une clé plate de 7, on desserre le support de gaine.



25 On récupère la vis et sa rondelle.

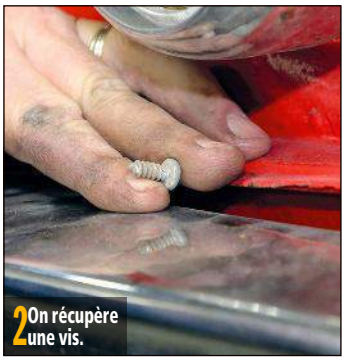
26 Le support est démonté.

27 On retire le câble et la gaine. On voit que la butée est bel et bien restée collée au support. Elle n'a probablement pas dû être démontée lorsque l'auto a été repeinte en rouge.

28 Il n'y a plus qu'à tirer le câble. Il sortira lors du démontage du tableau de bord.

2 DÉMONTAGE DE LA FACE AV

1 Les cerclages de phares sont fixés par des petites vis placées sous l'optique. En passant entre le pare-chocs et la face AV, on peut les dévisser... si elles ne sont pas bloquées.



2 On récupère une vis.

3 On enlève le cerclage de phare.

4 Tout en poussant sur l'ergot situé sur la partie haute de l'optique, on fait boiter celle-ci pour la débloquer.

5 Une fois le bloc sorti, on débranche la connexion.

6 Il ne reste plus qu'à démonter le bol dans lequel l'optique est fixée.

7 On le retire avec son joint.

8 On en profite pour déposer la calandre qui ne tient de toute façon plus étant donné que les vis inférieures étaient manquantes.

9 La cage à Phiphi ? Non, la calandre ! A stocker avant rénovation (la calandre, pas Phiphi, car il est inoxydable).

10 Avant de s'attaquer aux autres blocs optiques et après avoir regardé la tronche de leurs vis de fixation (on a clairement débuté par la plus belle !), nous décidons de démonter le pare-chocs. On commence donc par les écrous qui le maintiennent sur ses platines de fixation.

11 On récupère les vis. Sur deux platines, cela fait quatre vis.

12 On "tombe" le pare-chocs.

13 D'origine, le pare-chocs avant de la Fulvia Coupé est en deux parties soudées. La rouille a fait son office, il va falloir le restaurer.

14 On démonte ensuite les platines.

15 On retire un écrou et deux rondelles : une plate et une fendue.

16 Puis on sort la platine...

17 ... avant de récupérer les rondelles de calage situées derrière.

18 Il ne reste plus qu'à démonter les pattes de fixations du pare-chocs avec une clé de 17.

19 Si la voiture a déjà "tapé", même légèrement, ces pattes sont vite tordues. Là, ce n'est pas le cas.

20 On peut à présent démonter tranquillement les autres optiques.

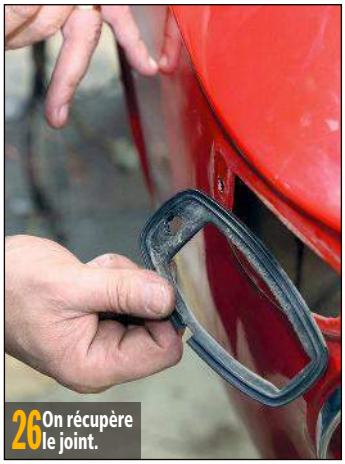
21 Celles situées à l'extérieur ont une connectique spécifique. Normal, elles tiennent le rôle de feux de croisement et de route.

22 On passe ensuite aux blocs clignotants/veilleuses.

23 On démonte l'écrou qui en maintient la partie arrière.

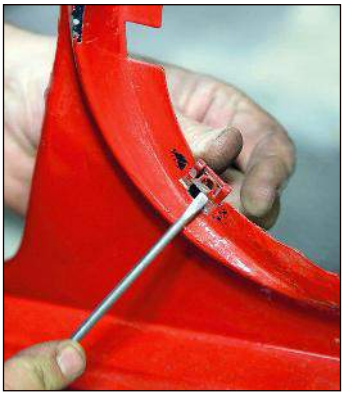
24 On écarte la partie arrière...

25 ... avant de reculer le bloc pour le libérer totalement.



26 On récupère le joint.

27 Même opération de l'autre côté. Comme on le voit, il n'est pas nécessaire de démonter le cabochon... quand, bien sûr, il y en a un !

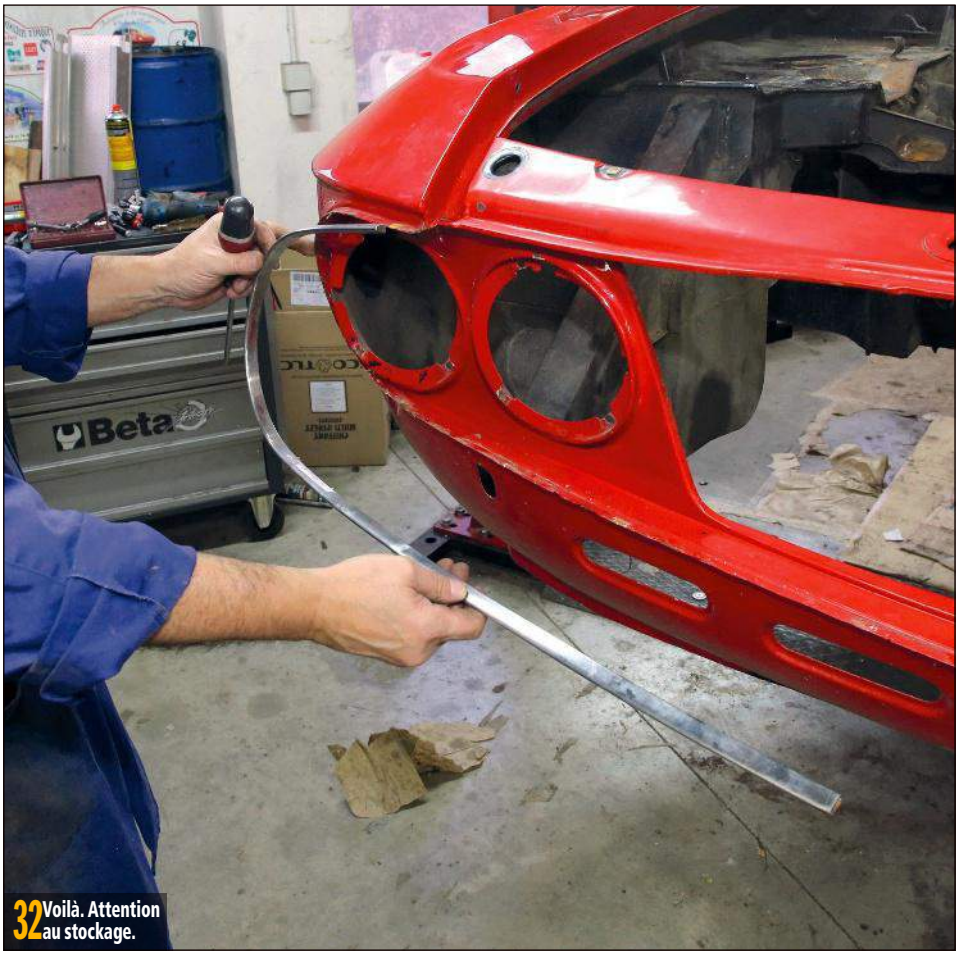


28 On dépose ensuite les agrafes qui maintenaient les logements d'optiques AV.

29 Même si ce genre d'agrafes se trouve facilement, on essaie de ne pas les abîmer lorsque, comme ici, elles sont en bon état.

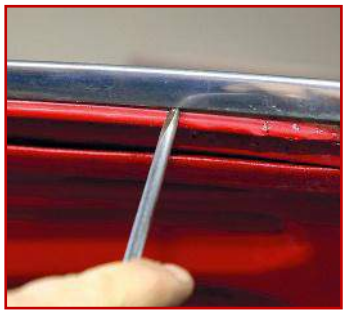
30 On récupère à présent la baguette de rive de face AV. Sur notre Fulvia, la moitié gauche est manquante.

31 On sort délicatement les parties cintrées.



32 Voilà. Attention au stockage.

3 DÉMONTAGE DES ENJOLIVEURS DE CAPOT AV



1 Quitte à être sur la face AV, on commence par la baguette de rive du capot moteur.

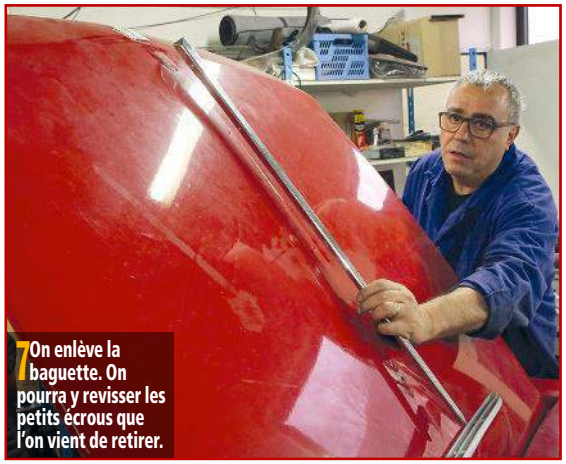
2 Comme toujours, on y va délicatement.

3 Relativement droite, elle sort sans difficulté.

4 La baguette centrale est tenue par des vis prisonnières et des petits écrous. On démonte donc ces derniers.

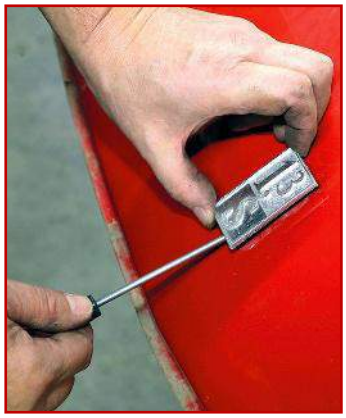
5 Attention à ne pas les perdre, car ils ne sont pas gros.

6 Le second est caché dans le renfort central.

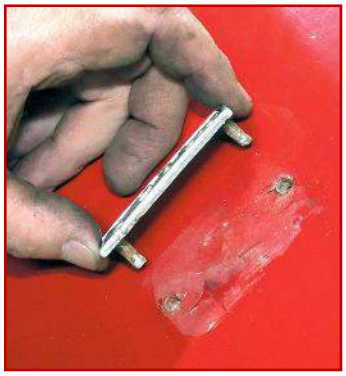


7 On enlève la baguette. On pourra y revisser les petits écrous que l'on vient de retirer.

8 Notre modèle est doté d'un monogramme "1,3 S" correspondant à une deuxième série. Nous commençons par le décoller avec la lame d'un cutter.

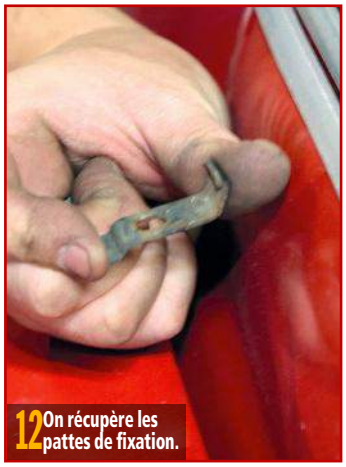


9 Puis finissons avec un petit tournevis plat. Attention à ne pas abîmer la tôle du capot.

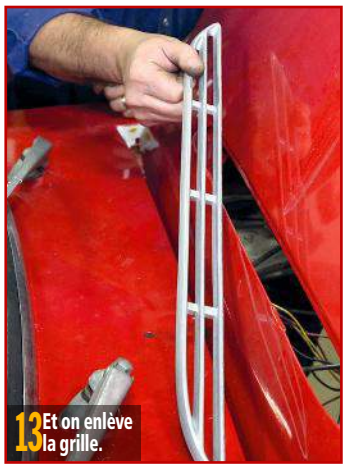


10 Le monogramme est ôté. Dans notre cas, vu que l'auto est une première série, on ne le remontera pas et les trous seront bouchés.

11 Il ne reste plus que la grille d'aération. Elle est fixée par l'intérieur.



12 On récupère les pattes de fixation.



13 Et on enlève la grille.

14 afin de ne pas les égarer, on remet les pattes de fixation, les rondelles et les écrous sur la grille.

15 On commence à y voir plus clair, non ?

[A suivre]

BONNE ADRESSE

PK500 : ce vendeur néerlandais (mais parlant français) propose un grand nombre de pièces en stock et fait tout son possible pour dénicher celles que vous cherchez et qu'il ne référence pas. Assurément une bonne adresse ! **Infos et catalogue sur : www.pk500.fr**

REMONTAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES [2]

Le mois dernier, nous avons préparé la plupart de nos pièces : carters décrassés, arbre de renvoi équipé d'un nouveau roulement et pièces mobiles soigneusement nettoyées et disposées sur l'établi pour gagner du temps et ne pas chercher nos petits toutes les cinq minutes. Nous allons désormais nous attaquer au remontage proprement dit. On commence tout d'abord par ce qui se trouve "dans" la boîte. Action !

Texte **Stéphane Guitard et Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

6 REMONTAGE DE L'ARBRE DE RENVOI

1 Nous allons d'abord disposer toutes les pièces devant se trouver sur l'arbre de renvoi et ensuite, nous ferons glisser celui-ci en emboîtant les éléments dessus. On commence donc par le pignon entraîné de 4e.

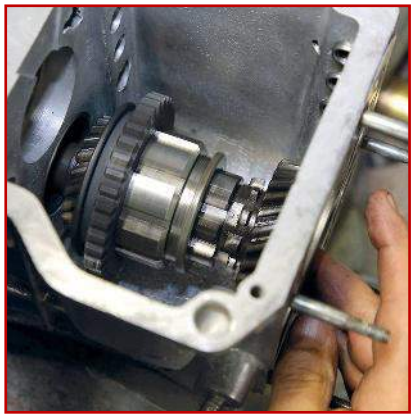
2 On place ensuite l'ensemble comprenant les manchons, le moyeu et le pignon baladeur de 1re.

3 Pour finir par le pignon entraîné de 3e.

4 La cage extérieure du roulement AR du pignon de renvoi étant libre (une hérésie, mais bon...), on vient le mettre en place dans le carter de boîte.

5 Il est positionné, mais il faudra quand même nous expliquer comment il va tenir, même une fois l'arbre installé... Vive les refabrications.

6 On introduit l'arbre de renvoi dans le carter et, avec l'autre main, on commence à "enfiler" les pignons.



7 Etant donné la taille de la boîte et l'absence de synchros, l'opération est un jeu d'enfant.

8 Dès que l'arbre de renvoi émerge de l'autre côté de la boîte, on glisse la bague du pignon de 3e.

9 L'arbre est totalement emmanché.

10 On vient glisser la bague sous le pignon de 3e.

11 Elle est en place.

12 On dispose le roulement AV de l'arbre de renvoi. Notez qu'il comporte une cale plastique pour empêcher la portée intérieure de partir, ce qui libérerait les billes. Nous l'avons laissée.

13 En poussant le roulement sur l'arbre, la cale en plastique est éjectée.

14 Vu qu'il n'y a plus de cale centrale, on pousse le roulement par sa portée intérieure afin d'éviter qu'elle ne quitte sa place. On vient le positionner dans le carter.

15 Une fois le roulement installé, on récupère la cale en plastique.

7 REMONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE

1 Pour mémoire, les dentures droite de 1re/MAR étaient passablement usées (ce qui n'a rien d'étonnant vu qu'elles sont très sollicitées). Nous avons donc commandé un arbre secondaire neuf. Le vieux est en haut, le neuf en bas.

2 Dès qu'il sera en place, l'arbre secondaire sera équipé de son roulement AR (côté différentiel). On va donc en préparer la portée car elle sera plus difficile d'accès une fois l'arbre positionné. D'abord, un coup de nettoyant freins pour bien dégraisser le tout.

3 On essuie ensuite soigneusement...

4 ... avant de graisser la portée.

5 Introduire l'arbre secondaire demande une petite gymnastique. Il faut d'abord faire passer l'axe, puis le pignon de 3e dans le trou prévu pour le roulement.

6 Ensuite seulement, on peut placer l'arbre secondaire à l'horizontale.

7 Et le faire coulisser dans son logement.

8 On insère le roulement AR.

9 Une fois le roulement en place, on pousse l'arbre secondaire à l'intérieur.

10 L'arbre secondaire est positionné.

11 On va maintenant disposer le roulement AV (côté commande de boîte). Notez que, pour s'inscrire parfaitement au-dessus du roulement d'arbre de renvoi, il possède un méplat sur sa partie inférieure.

12 Une fois en place, on se rend bien compte de l'utilité de ce méplat.

8 REMONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE

1 A première vue, nous sommes un peu passés à côté de la préparation de l'arbre primaire. On constate que la partie qui rentrera dans le volant moteur (à droite) est quelque peu oxydée.

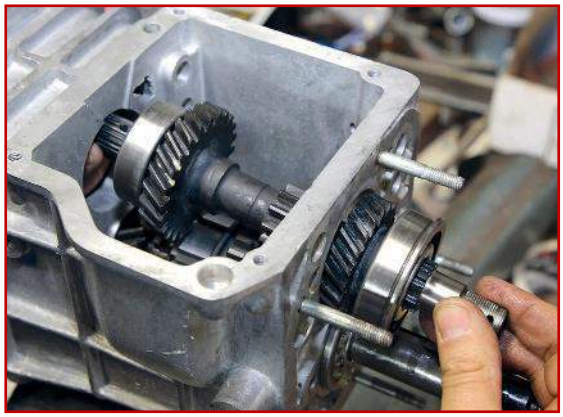
2 Direction la brosse pour lui redonner un air de fête.

3 C'est mieux, non ?

4 Phiphi aimant particulièrement que les pièces qui ne se voient pas soient les plus belles possible, il finit le travail avec une toile abrasive très fine.

5 C'est tellement beau qu'on en ferait bien un pied de lampe...

6 Un peu de nettoyant freins pour dégraisser, et le résultat sera parfait.

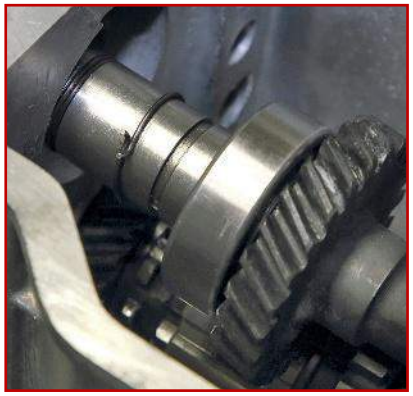


7 Pour accoupler l'arbre primaire avec l'arbre secondaire, il faut ressortir ce dernier de son logement.

8 On introduit l'arbre primaire.

9 On le connecte avec l'arbre secondaire en veillent bien à aligner les trous destinés à la goupille d'accouplement.

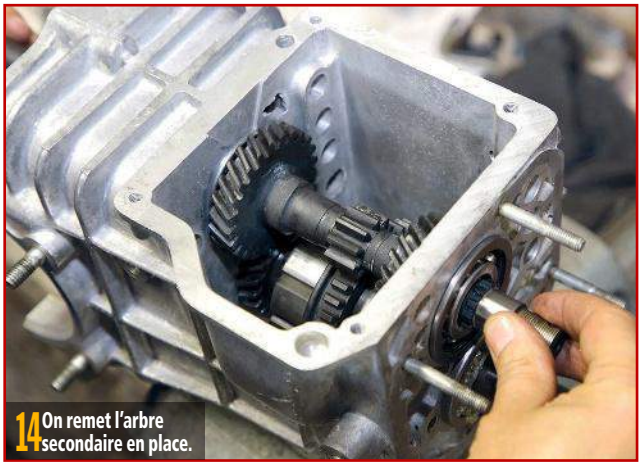
10 On vient insérer la clavette en question.



11 On tourne l'ensemble pour avoir accès aux extrémités du circlips qui viendra bloquer la clavette.

12 A l'aide d'une pince à bec fin, on écarte le circlips et on l'amène dans sa gorge.

13 Les deux arbres sont parfaitement reliés.



14 On remet l'arbre secondaire en place.

9 REMONTAGE DE LA PLATINE AVANT DE L'ARBRE DE RENVOI

1 A l'aide d'un petit tournevis plat, on commence par ôter les dépôts collés sur la gorge d'appui du roulement.

2 On termine avec une toile abrasive très fine.

3 On positionne la platine. On remarque qu'elle a également un méplat "répondant" à celui du roulement AV d'arbre secondaire. Cela permet, si nécessaire, de sortir ce dernier sans démonter la platine.

4 On insère les vis enduites de frein filet et munies de leur rondelle éventail.

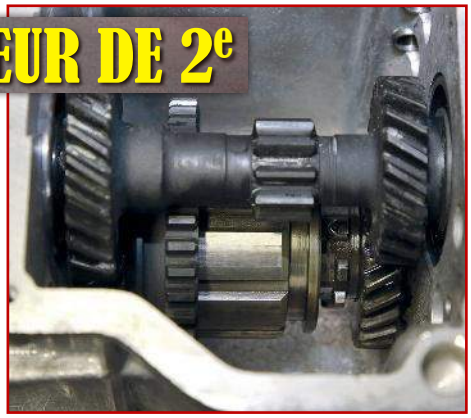
5 On approche les vis.

6 Puis on les bloque à fond en utilisant un gros tournevis et une clé de 10. Précisons qu'il n'y a pas de couple de serrage requis.

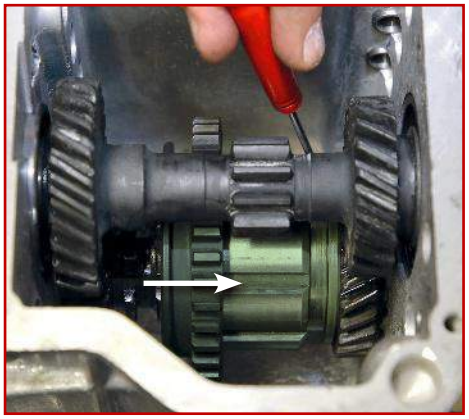
10 REMONTAGE DU PIGNON ENTRAÎNEUR DE 2e

1 Sur l'arbre secondaire, le pignon entraîneur de 2e est situé à l'extérieur du carter de boîte. On le met en place.

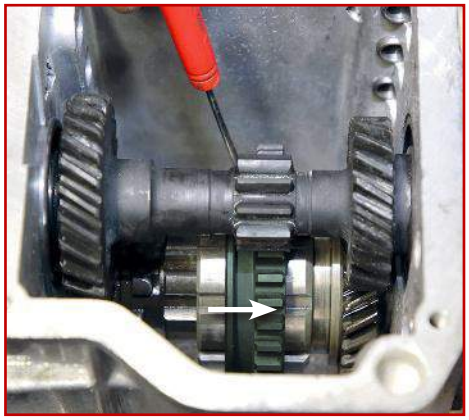
2 On vient ensuite positionner l'écrou à créneaux. A noter que, contrairement à celui de l'arbre de envoi, cet écrou n'a pas de rondelle. C'est l'épaulement du pignon qui fait office de surface de répartition de serrage.



3 Pour bloquer l'écrou à créneaux, il va falloir immobiliser l'axe. Le moyeu de 3e-4e est côté 4e.



4 On fait glisser le moyeu de 3e-4e afin qu'il enclenche la 3e.



5 On enclenche le pignon de 1re. Avec deux vitesses passées en même temps, la boîte ne tourne plus.

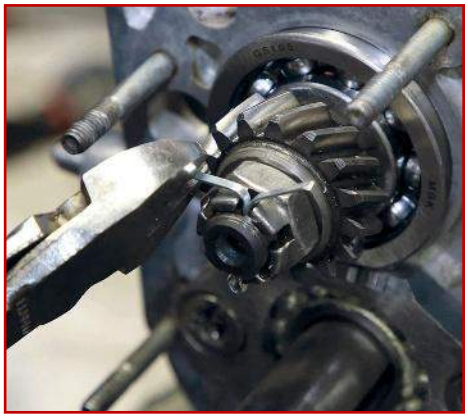
6 On serre maintenant l'écrou à créneaux au couple requis. Celui-ci doit se situer entre 4 et 5 mkg.

7 On n'oublie pas de "libérer" la boîte en repoussant le moyeu de 3e-4e.

8 Il faut à présent placer la goupille. Pour ce faire, l'arbre secondaire comporte plusieurs trous traversants. Le but est que l'un d'eux s'aligne avec l'un des créneaux de l'écrou. L'amplitude du couple permet de moduler un peu le serrage pour, en principe, toujours tomber sur un couple créneau/trou aligné.

9 On met la goupille en place.

10 A l'aide d'une pince à bec plat, on en rabat les bords.

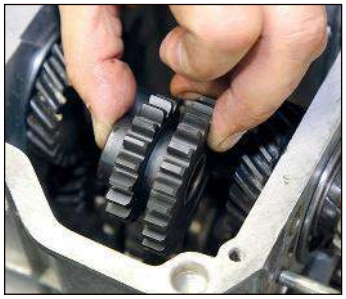


11 La goupille étant très longue, on la raccourcit un peu...

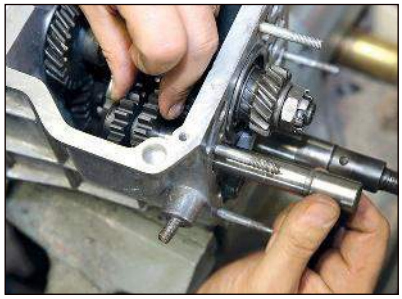
12 ... avant de plaquer ses extrémités sur l'écrou à créneaux.

11 REMONTAGE DE L'AXE DE MARCHE ARRIÈRE

1 Le pignon baladeur de marche arrière étant neuf, on vérifie qu'il coulisse bien sur son axe. Pas de souci.

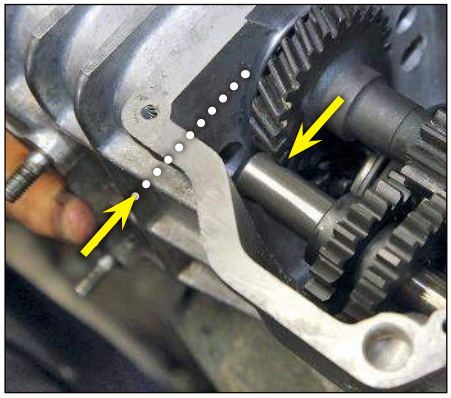


2 On insère le pignon baladeur de marche arrière dans la boîte.



3 Puis on glisse l'axe que l'on a légèrement huilé.

4 Il comporte, à son extrémité, un trou taraudé qui servira à l'immobiliser. On repère celui-ci afin de bien le placer.



5 Le taraudage étant aligné avec le trou du carter dans lequel passera sa vis de blocage, on introduit l'arbre dans son logement.

6 On voit que l'on est pas mal du tout.

7 A l'aide de la vis de blocage, on affine le bon placement de l'axe de marche arrière.

8 Le joint alu est un peu marqué. Idéalement, il faudrait le remplacer.

9 Comme il n'est pas inclus dans la pochette de joints, on l'enduira juste de pâte d'étanchéité.

10 On introduit la vis et la rondelle. On la serre à la main.

11 On bloque la vis. Pas de couple requis.

12 REMONTAGE DES PIGNONS EXTÉRIEURS D'ARBRE DE RENVOI

1 On huile les deux côtés de la bague de pignon entraîné de 2e.

2 On insère ensuite cette bague.

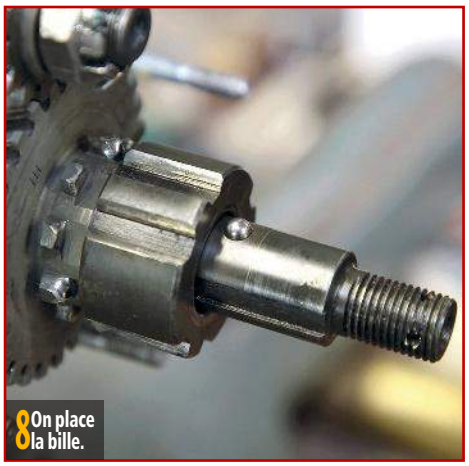
3 On huile la portée du pignon entraîné de 2e.

4 Puis on le met en place.

5 Le moyeu du manchon baladeur de 2e possède un détrompeur. On le repère...

6 ... et on positionne le moyeu.

7 L'arbre de renvoi comporte une réservation dans laquelle viendra se glisser la bille d'immobilisation du pignon entraîneur de compteur. Si besoin, on tourne l'arbre pour placer cette réservation sur le dessus (sauf si vous êtes très joueur).



8 On place la bille.

9 Les choses étant parfois très bien faites, le pignon entraîneur de compteur dispose d'une encoche dans laquelle se faufilera la bille.

10 On peut donc le positionner facilement.

11 On met ensuite l'écrou à créneaux et sa rondelle.

12 On approche l'écrou à créneaux à la clé à cliquet.

13 Après avoir bloqué la boîte (voir paragraphe 10), on le serre au couple requis, à savoir entre 4 et 5 mkg, comme celui de l'arbre secondaire.

14 On insère la goupille.

15 Avec une pince à bec plat, on la rabat.

16 Après l'avoir un peu raccourcie, on plaque la goupille sur l'arbre.

17 Dernière opération sur l'arbre de renvoi : la cage extérieure du roulement arrière neuf ne possédant pas d'épaulement, nous choisissons de l'immobiliser au Scelbloc.

18 On dépose du Scelbloc sur la portée (c'est facile, elle sort toute seule !).

19 On la repousse avec un chasse.

20 On essuie le surplus de Scelbloc. Elle ne devrait plus bouger.

[A suivre]

RENAULT **4 CV DECOUVRABLE**

HUIT ANS POUR PASSER

La 4 CV fut sans aucun doute "LA" première voiture vraiment populaire. Produite dès 1947, elle peut se vanter d'avoir mis la France "sur les routes". Mais parmi toutes les versions proposées, il en a une qui, au fil des ans, est devenue un véritable collector très recherché : la Découvrable. Nous avons eu le bonheur de restaurer l'un des 426 exemplaires issus des chaînes Renault en 1956. Voici son histoire.

Texte et photos **Alain Wurth**

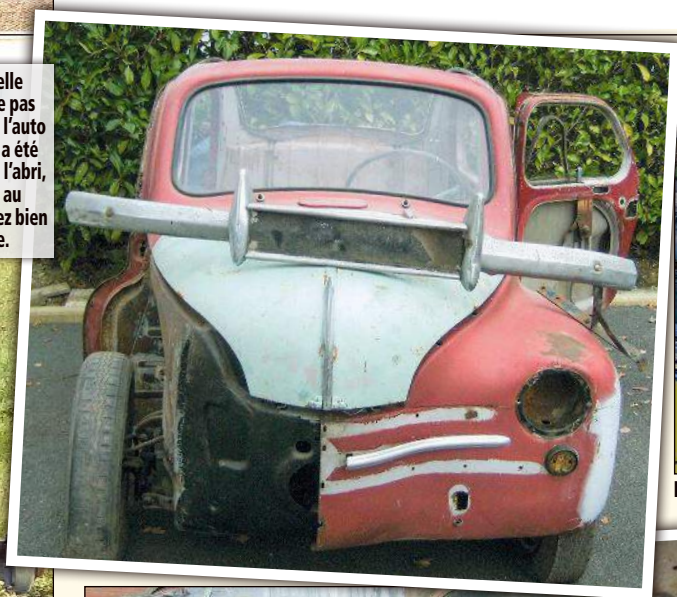
Dérivée du modèle Grand Luxe R1062, la 4 CV Découvrable a été assemblée à seulement 9 518 exemplaires entre 1950 et 1956. Plus de 60 ans après, elle est devenue une denrée particulièrement rare que beaucoup de collectionneurs rêvent d'avoir un jour dans leur garage. Cette chance, mon épouse et moi l'avons eue. Depuis le temps que nous étions amoureux de cette pure merveille, imaginez notre excitation lorsque nous avons découvert, sommeillant sous un abri, bien protégé des intempéries depuis des décennies, cet exemplaire peu courant. Notre premier réflexe est alors de nous assurer de son authenticité en vérifiant la présence des renforts spécifiques à la Découvrable, ainsi que son numéro de châssis. Tout étant correct, l'affaire est vite réglée et nous chargeons la charmante demoiselle, direction Bordeaux.

Une fois l'auto posée sur un "tournebroche" fait maison, nous nous apercevons très vite, après un minutieux déshabillage, que la carrosserie de notre Titine (nous l'appellerons ainsi) n'a pas trop subi les assauts du temps. Ses longerons, tout comme le reste de la structure, y compris les fameux triangles de plancher avant, ne présentent que des traces de rouille superficielles. Seul endroit vraiment abîmé, le fond des deux cuvettes de plancher arrière, sans doute détérioré par les méfaits d'une pluie en mode décapoté, devra être remplacé par des tôles neuves.

REPARTIR SUR DES BASES SAINES

Au printemps suivant, le long travail d'élimination de la rouille s'achève par un sablage de l'ensemble de la caisse ainsi que de toutes les pièces démontées. Toujours aidés de notre précieux "tournebroche", nous entamons le processus de préparation à la peinture par un traitement par pulvérisation de deux couches d'apprêt époxy sur la carrosserie. Pour ce faire, nous utilisons un produit de marque Dupont garanti 30 ans qui neutralise la rouille. Il est générale-

Grâce à un "tournebroche" maison, les opérations de restauration de la caisse sont aisées.



Même si elle ne semble pas vaillante, l'auto dénichée a été stockée à l'abri, ce qui l'a, au final, assez bien préservée.

La voiture est chargée sur le plateau. Direction Bordeaux.

La structure est globalement saine. C'est une bonne surprise.

Sans doute exposés à la pluie lorsque l'auto était en mode découvrable, les planchers arrière devront être changés.

DU RÊVE À LA RÉALITÉ

Toutes les pièces sont sablées.

Un traitement époxy est réalisé sur l'ensemble de la caisse.

RENAULT 4 CV DECOUVRABLE

L'état de surface après traitement est parfait.

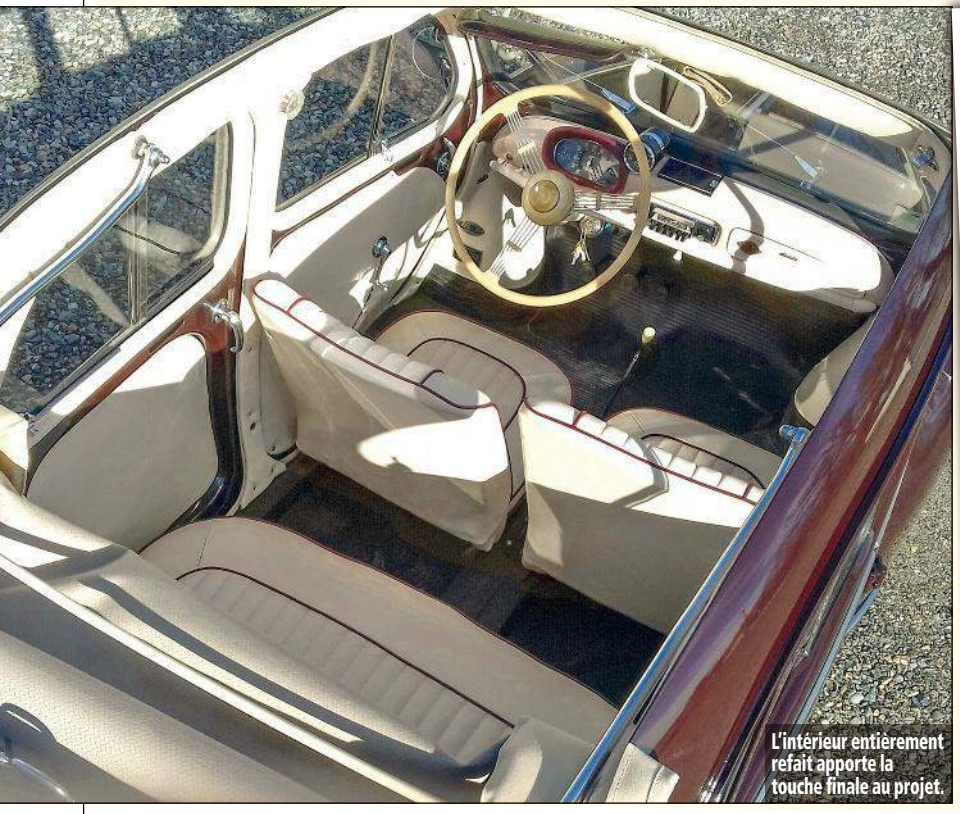
Sur cette photo de la partie arrière, on voit très clairement les renforts de caisse spécifiques à la version Découvrable.

Apprêtée, l'auto va partir pour la peinture.

Les portes seront toutes changées.

Peu accessibles, certains éléments de carrosserie sont traités antirouille par trempage.

Retour de la 4 CV parée de sa nouvelle jolie couleur... bordeaux, évidemment.


L'intérieur entièrement refait apporte la touche finale au projet.

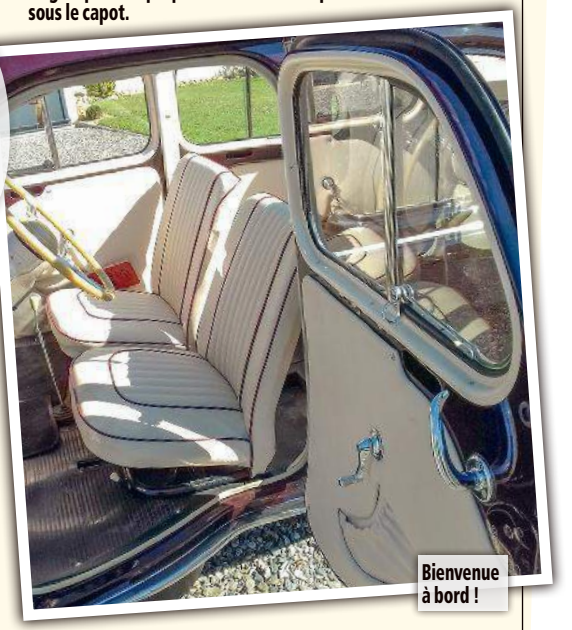
UN AN D'ABONNEMENT A GAZOLINE POUR ALAIN

Faites comme Alain. Envoyez-nous vos plus belles photos d'aventures en anciennes ou de restauration de votre auto accompagnées d'un texte retraçant votre propre épopée, et vous pourrez vous aussi gagner un abonnement d'un an à *Gazoline*.

Le groupe motopropulseur retrouve sa place sous le capot.

Le moteur est entièrement restauré.

Bernard a mis tout son savoir-faire dans la remise en état de la mécanique.



Bienvenue à bord !

Après huit années d'efforts, la 4 CV retrouve la route.

ment réservé aux portes d'écluses. Cette opération a l'avantage d'offrir un état de surface parfait, comme l'attestent les planchers de l'habitacle. A l'arrière, dans le compartiment moteur, le nouveau revêtement met en exergue la présence des renforts spécifiques à la Découvrable. Quant aux ouvrants, ils ont été remplacés, l'un par une porte neuve d'époque et les trois autres par des éléments d'occasion chinés au gré des bourses d'échanges et entièrement restaurés. Les parties inaccessibles ont bénéficié d'un traitement de protection antirouille par trempage. De quoi les faire repartir pour de très longues années.

LE PUZZLE EST RECONSTITUÉ

Deux ans ont passé, et après d'innombrables heures de remontage, d'ajustage et de ponçage, notre Titine récupérait enfin ses trains roulants et ses belles formes. Notre bijou était maintenant prêt à recevoir une belle robe toute neuve. Entièrement réassemblée, apprêtée comme une star, l'auto pouvait partir vers l'atelier de peinture. Pas moins de quatre couches de bordeaux 761 seront nécessaires à l'obtention d'un brillant irréprochable. La carrosserie ayant retrouvé toute sa superbe, le temps était venu pour nous de nous occuper de la remise en état de son moteur.

DERNIÈRE LIGNE DROITE

Pour que la réfection du moteur soit totale, il a fallu passer par le remplacement des chemises et pistons, des coussinets de paliers et de bielles, des soupapes, le montage d'une nouvelle pompe à eau, d'une pompe à essence, d'un carburateur monté sur une tubulure en fonte d'aluminium, d'un allumeur, d'un embrayage complet et bien d'autres pièces neuves dans leur emballage d'origine. La mise en œuvre de ce chantier fut réalisable grâce à notre sympathique ami Bernard, de Margaux. Toujours dévoué et disponible, il a gentiment prêté son atelier de mécanique et mené à bien cette rénovation grâce à son immense savoir-faire en la matière. Quel talent ! Encore mille mercis !

Après le reconditionnement de la boîte de vitesses, l'ensemble réintègre l'auto qu'il avait quittée plusieurs mois auparavant. Le projet est sur le point d'aboutir. Pour que le résultat soit impeccable, nous avons confié la réfection de la sellerie ainsi que de la capote à notre ami Seb dont l'atelier se situe à Vayres (près de Bordeaux). Cette touche finale apporte à notre restauration le côté "parfait" que nous voulions et son travail minutieux a véritablement métamorphosé l'intérieur de notre Découvrable.

Au bout de huit années d'efforts et d'investissement, notre chantier s'achève. Après des centaines de kilomètres parcourus à dénicher options et accessoires devenus rares, la 4 CV dont nous rêvions a repris vie et nous balade à présent sur les routes de campagne. C'est à chaque fois le même plaisir, et le salut souriant des gens que nous croisons est notre plus belle récompense ! ■

PLEINS PHARES SUR LE CAPOT

Le capot avant d'une Sprite est une pièce imposante qui inclut les ailes. Celui de notre exemplaire a été modifié à l'époque façon "course", mais il a très mal vieilli. Suivons sa reconstruction en images.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Patrick Fabulet**

La Sprite d'Olivier Bureau retrouve petit à petit la fraîcheur qui lui faisait défaut après tant d'années passées dans une casse de la région toulousaine. La caisse étant achevée, notre tôlier Patrick s'attaque désormais à une belle pièce : celle qui procure son identité forte à ce petit véhicule. D'origine, la Sprite de première série se reconnaît instantanément à ce capot sur lequel sont plantés deux jolis yeux de grenouille. Un trait de style original, mais qui est vite tombé en désuétude, invitant plusieurs accessoiristes à proposer des capots modernisés destinés à donner une nouvelle allure à ce petit roadster (*Gazoline* 248). Pour sa part, le véhicule d'Olivier est équipé d'un ouvrant en tôle qui n'est autre qu'un capot d'origine modifié à l'époque par un chaudronnier. Les orifices des phares ont été obstrués et de nouveaux petits yeux ont été disposés à la pointe des ailes, comme cela se faisait alors beaucoup sur les autos de course. Si la réalisation est réussie, elle a très mal vieilli et son état actuel impose une reconstruction partielle de l'élément. Dans son atelier au fin fond de la campagne bretonne, Patrick, le "dernier forgeron avant le désert", comme il aime à se décrire, n'a pas chômé. Vous pourrez le constater en suivant pas à pas ce chantier qui permet à la petite Sprite de retrouver peu à peu son charmant visage. Encore une fois, bravo et merci Patrick ! ■

L'ENVERS ET L'ENDROIT

La doublure de capot, pièce sur laquelle viennent se fixer les compas, était totalement détériorée. Par chance, cet élément est disponible en neuf chez différents fournisseurs. Olivier passe commande, puis Patrick présente la pièce pour un premier montage à blanc.

L'ajustage des longueurs, des hauteurs, mais aussi des bords extérieurs est indispensable.

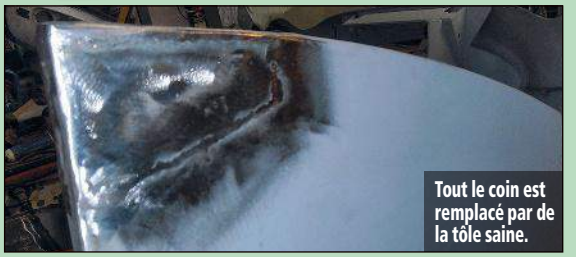
Ensuite, un cordon de colle structurale est posé entre le capot et la doublure.

Une fois le collage réalisé, Patrick soude tout le bord du capot avec l'appareil à soudure électrique par résistance par points, communément appelé "pointeuse".

La coupe du renfort intérieur de l'aile avant gauche est nécessaire.

La pièce, un simple fer plat, est mise en place et soudée.

Ensuite, seulement, il est possible de s'attaquer au côté visible, c'est-à-dire la carrosserie extérieure, elle aussi bien pourrie.



Tout le coin est remplacé par de la tôle saine.

Enfin, le petit gousset de renfort au coin intérieur de l'aile est refabriqué...

... puis soudé.

L'ENVERS ET L'ENDROIT (suite)

L'aile avant droite avait été précédemment dépointée par Olivier. Une fois le capot terminé, Patrick la remet en place, il ajuste sa position, puis la soude à la pointeuse.

La réfection du capot se poursuit maintenant par la dépose, à l'aide d'un burin, des deux vieilles baguettes rouillées. Si celle de droite a été enlevée quand Olivier a ôté l'aile, celle de gauche doit être détruite, comme à l'arrière.

Une fois le sillon refait...

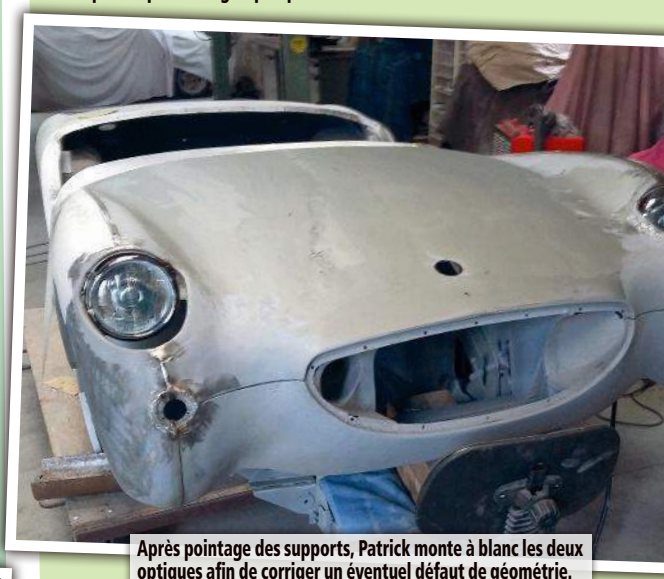
... la nouvelle baguette peut être posée.

Il n'est pas question de poser la calandre à vue de nez une fois l'élément peint. Celle-ci doit être avant tout présentée et ajustée. Ce préalable est indispensable pour obtenir un fini impeccable.

TUYÈRES ET GRUYÈRE

Avant et après sablage, les tuyères de phares paraissent définitivement mortes. Il va falloir tout reconstituer.

Puis il en profite pour corriger quelques défauts au mastic.



Après pointage des supports, Patrick monte à blanc les deux optiques afin de corriger un éventuel défaut de géométrie.

Le compartiment moteur et l'intérieur du capot reçoivent deux couches d'Old English White, la teinte choisie par Olivier.

Voici l'ancienne tuyère de phare découpée. Elle avait été fabriquée à partir d'un élément de Fiat 500. Les deux tuyères seront déposées pour être reconstruites ensemble.

Avant d'attaquer les phares, Patrick procède à l'ajustage du capot sur la caisse. Simplement posé, il possède néanmoins ses compas.

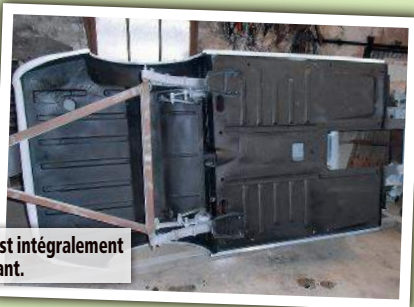
Plutôt que de s'enquiquiner à refabriquer ces supports de phares, Patrick a demandé à Olivier d'en trouver une paire d'occasion. Elle lui a coûté… dix euros. En voici un en place, correctement orienté et soudé.

Les demi-tuyères métalliques au fond desquelles sont disposés les phares sont formées à la rouleuse.

Les pièces sont ensuite découpées au moyen d'une grignoteuse pneumatique.

Pointage, soudure au point de chaînette, puis meulage. C'est fini !

Avant que Patrick propose à Olivier, par amitié, de prendre le chantier à sa charge, ce dernier s'était attaqué à la reconstruction de l'avant du capot et du bas des ailes.



Le dessous de caisse est intégralement recouvert d'insonorisant.

LIRE AUSSI

- **Episode 1 :** Allégée par la nature [*Gazoline* 248].
- **Episode 2 :** Les copains d'abord [*Gazoline* 250].
- **Episode 3 :** Chirurgie réparatrice [*Gazoline* 252].
- **Episode 4 :** Avant, apprêt [*Gazoline* 255].

Enfin, le capot est apprêté en vue de l'étape finale : la peinture de la carrosserie.

[A suivre]

NOUVEAUTÉ

FREEEEEINE !

Melun Rétro Passion propose des nécessaires complets d'entretien permettant de refaire à neuf les étriers de frein Bendix (piston, membrane, joints, visserie). Disponibles pour l'avant ou l'arrière (Ø 38 ou 32 mm), ils conviennent aux R8, R10, Floride et Floride S, Caravelle, Alpine A110. L'ensemble est vendu 34,90 euros l'unité (pour un étrier).
Infos sur : www.melun-retro-passion.com

REFABRICATION

POUR FRÉGATE

Toujours très actif sur le front des refabrications, le Frégate Club de France propose, pour ses adhérents uniquement, les butées de fixation de la béquille du capot moteur. Réalisée grâce à la modélisation d'un élément en bon état sur une imprimante 3D, moins chère que la traditionnelle fabrication d'un moule (ce qui a permis d'en lancer une petite série), cette pièce en plastique "moderne" retrouvera durablement sa place sur les autos. Elle est commercialisée 6 euros pièce.
Infos et adhésion : gerard.battaglia@fregate-renault.org

BONNES Adresses

Stéphane Guitard

SPÉCIALISTE ITALIENNES
Original Motors, 25 chemin de la Chapelle Saint-Antoine, 95300 Ennery. T. 01 71 79 70 28. *Site : www.originalmotors.com.* Depuis dix ans, Original Motors s'est fait une spécialité de la vente d'autos italiennes soigneusement sélectionnées (Alfa Romeo, Fiat, Lancia...). Installée depuis quelques mois à Ennery, près de Pontoise dans le Val-d'Oise, cette société dirigée par Mathieu et Gabriele commercialise également des pièces neuves de qualité pour les Alfa Romeo et peut vous assister dans votre projet d'achat ou d'acquisition d'une italienne. Depuis quelques semaines, si vous voulez goûter à l'Italie, vous trouverez même quelques produits "du terroir" (pâtes, sauces tomates, olives, gressini, etc.). Des rencontres sont également prévues un samedi matin par mois.

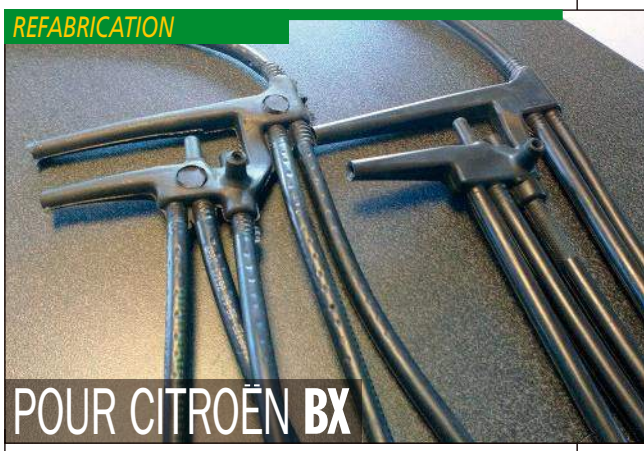
FORMATIONS

NOUVEAUX MODULES

Form/ulting vient de mettre en place des nouvelles formations consacrées aux divers systèmes d'injection Bosch et à l'analyse des gaz d'échappement. Les modules Bosch sont accessibles aux particuliers (sur deux jours, ils concernent surtout le fonctionnement et les réglages des injections) et aux professionnels (sur trois jours, avec une partie diagnostic de pannes). Celui sur les gaz est réservé aux pros (une journée). Ces formations viennent s'ajouter à celles déjà dispensées (tôlerie-formage, mise au point moteur, électricité, sellerie, hydraulique Citroën, etc.). Rappelons que Form/ulting est situé à Savenay, près de nantes (44).
T. 02 40 73 96 51.
www.formulting.com

Ouest France

REFABRICATION



POUR CITROËN BX

Citroën a arrêté la production de l'ensemble de tuyaux Octopus il y a trois mois. Or, cet équipement est vital pour l'ensemble des modèles de BX car le liquide de retour traverse la série de tuyaux jusqu'au réservoir. Chevronic a donc investi dans l'outillage et, d'ici trois mois, toute la partie de retour sera disponible. Le prix sera d'environ 90 euros.
The Chevronic Centre, 35 Wilbury Way, Hitchin, Hertfordshire SG4 0TW. T. 0044 14 62 45 52 80. http://www.chevronics.co.uk

NOUVEAUTÉ

SILICONES

Afin de permettre d'ouvrir les couvercles cache-culbuteurs et ceux de distribution, Limora diffuse une nouvelle gamme de joints silicone. Résistants aux hautes températures, à l'huile et aux gaz d'échappement, peu sensibles aux déchirures, ils sont parfaitement étanches et réutilisables une centaine de fois. Ils sont particulièrement indiqués pour la course ou les mécaniciens expérimentés qui interviennent régulièrement sur leurs mécaniques. Disponibles pour de nombreux véhicules à partir de 29 euros.
Infos : T. 01 39 57 05 99. www.limora.com

LA BOUTIQUE GAZOLINE

Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef de Gazoline

HORS-SÉRIES • LIVRES • IDÉES CADEAUX | AOÛT - SEPTEMBRE 2018

WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM/BOUTIQUEGAZOLINE

APPROUVÉ PAR LA RÉDACTION

POUR VOUS ACCOMPAGNER TOUT L'ÉTÉ !

Confortable et décontracté, ce tee-shirt deviendra rapidement l'un de vos préférés. Avec son design exclusif créé pour Gazoline, le tee-shirt « Crit'Air » vous permettra d'exprimer votre personnalité avec humour !

TEE-SHIRT GAZOLINE

Matière : 85 % coton et 15 % viscose. Couleur gris chiné avec logo Gazoline imprimé sur la manche gauche. 4 tailles : M - L - XL - XXL.

TAILLE M :
RÉF. 201PP0007 - 20 €

TAILLE L :
RÉF. 201PP0002 - 20 €

TAILLE XL :
RÉF. 201PP0005 - 20 €

TAILLE XXL :
RÉF. 201PP0006 - 20 €

20€ SEULEMENT

ROBUSTE ET COMPACT !

Idéal dans toutes les situations, ce couteau marqué Gazoline vous suivra partout avec ses 13 outils dont :
grande lame ▪ tire-bouchon ▪ scie ▪ tournevis ▪ ouvre-boîte ▪ ciseaux ▪ petite lame ▪ décapsuleur ▪ lime...

COUTEAU MULTIFONCTIONS GAZOLINE

Dimensions : 90 x 20 x 17 mm. Matière : acier inoxydable et plastique.

RÉF. 201PP0003 - 10 €

10€ SEULEMENT

NOUVEAU

19€ SEULEMENT

VOUS ÊTES GUIDÉS IMAGE PAR IMAGE !

Que vous ayez ou non le manuel de réparation en votre possession, vous pourrez, grâce aux conseils de Gazoline, démonter, analyser et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération.

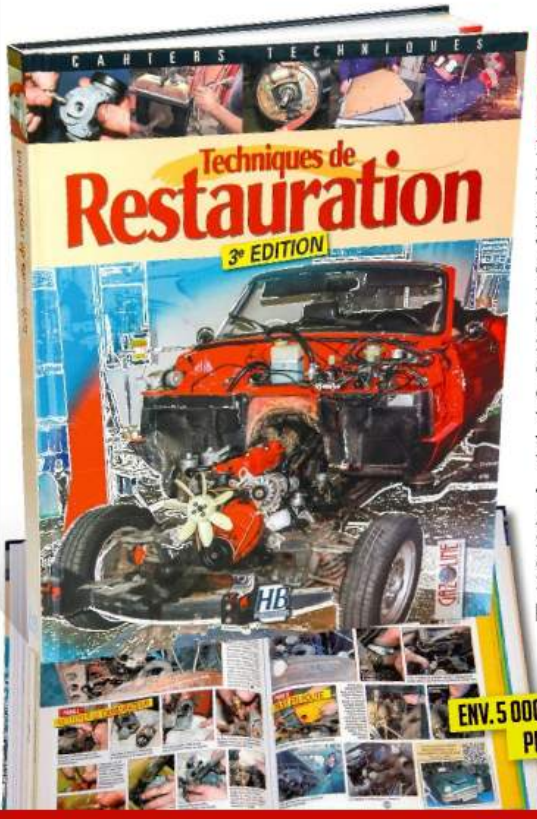
Image par image, au travers de chapitres clairs suivant un cheminement logique (démontage, autopsie, préparation et remontage), nous allons vous guider tout au long de cette opération – finalement pas si compliquée – qui débutera par la séparation du moteur et de la boîte.

Vous y trouverez également quelques conseils afin de fabriquer facilement des outils spécifiques fort utiles, ainsi que nos bonnes adresses pour trouver les pièces dont vous aurez besoin.

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 1

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021081 - 19 €



3e ÉDITION

LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

Près de 5 000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison... Cette troisième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour.

Grâce à elle, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque.

TECHNIQUES DE RESTAURATION, 3e ÉDITION

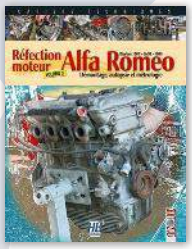
225 x 293 mm, 324 p., env. 5 000 photos, dos carré cousu collé, couverture cartonnée. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021076 - 51 €

51€ SEULEMENT

Visuels non contractuels

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE

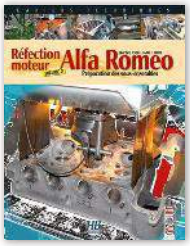


T1 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

56 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021069

Ce 1er volume est consacré au démontage, à l'autopsie des pièces et à la métrologie d'un biarbre Alfa Romeo.



T2 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

52 p., 218 x 285 mm, 514 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021072

Ce tome 2 moteur aborde la préparation des sous-ensembles (vilebrequin, ligne d'arbre, chemises...).

T3 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

48 p., 218 x 285 mm, 491 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12 € RÉF. 2021074

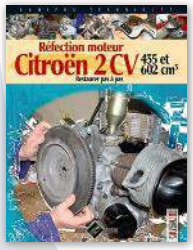
Dernière étape : le remontage et les réglages pour optimiser le bi-arbre.

RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021042

La réfection d'un moteur bicylindre Citroën 2 CV de première génération.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 435 ET 602 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021044

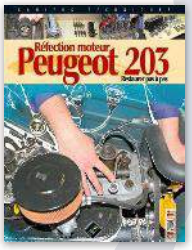
La rénovation de la 2e génération du bicylindre Citroën 2 CV.

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm, 1140 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021025

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe de Gazoline.

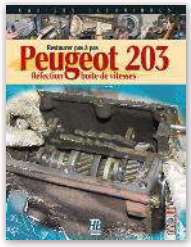


RÉFECTION MOTEUR PEUGEOT 203

132 p., 218 x 285 mm, 1275 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021026

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.

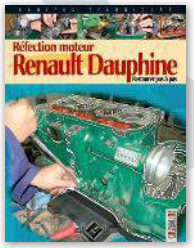


RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 203

48 p., 218 x 285 mm, 480 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021073

Véritable méthodologie de rénovation complète. Pas à pas, en apportant un soin tout particulier aux réglages.

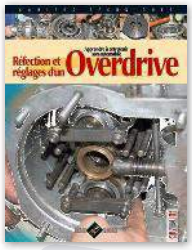


RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

108 p., 218 x 285 mm, 1090 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021027

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, Floride...



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm, 410 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021017

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.

RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm, 1052 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29 € RÉF. 2021067

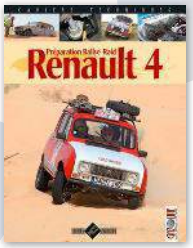
La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.

RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UNE BOÎTE RENAULT 4

48 p., 218 x 285 mm, 500 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021064

La réfection d'une boîte de vitesses dite « carrée » pour toutes Renault 4 et 6 TL à partir d'octobre 1973.

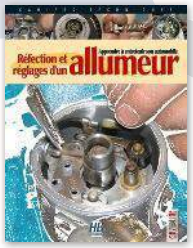


PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm, 277 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021041

Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.

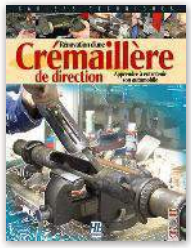


RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

44 p., 218 x 285 mm, 600 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14 € RÉF. 2021029

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.

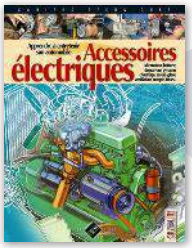


RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm, 645 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021070

Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).

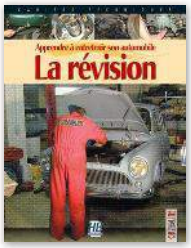


ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm, 542 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021016

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile...



LA RÉVISION

52 p., 218 x 285 mm, 440 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021015

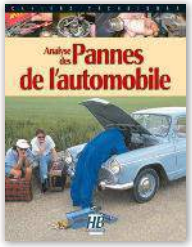
En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art.

RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14 € RÉF. 2021030

La rénovation, synchronisation et réglages des carbus Weber. Avec en prime le tableau d'affectation des DCOE.



ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 218 x 285 mm, 50 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021018

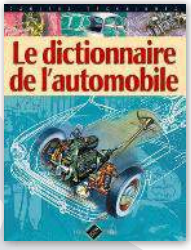
Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.

RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm, 580 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021065

Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504...

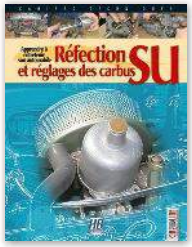


LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 218 x 285 mm, 273 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18 € RÉF. 2021010

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction...



RÉFECTION ET RÉGLAGES DE CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm, 330 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021019

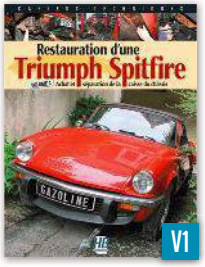
La procédure de rénovation de carbus SU, applicable aux modèles produits jusqu'aux années 80.

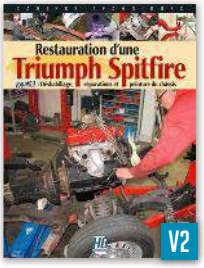
Visuels non contractuels

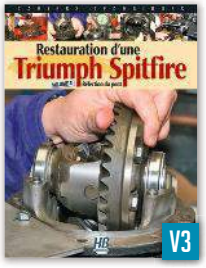
RESTAURATION D'UNE TRIUMPH - UNE RÉNOVATION EN PROFONDEUR

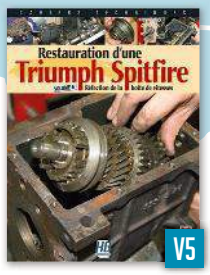
Pas à pas, la restauration d'une Triumph Spitfire 1500 FH, le plus abordable des cabriolets britanniques. Au fil des différents volumes, tous les sous-ensembles subiront une rénovation en profondeur, expliquée avec tellement de détails que vous pourrez la suivre quasiment les yeux fermés. La méthodologie développée s'adapte parfaitement à tous les autres modèles de Spitfire, les divergences se jouant essentiellement sur les réglages donnés par les manuels de réparation d'époque ou leurs reproductions actuelles. Collectif, 215 x 285 mm, dos carré, couverture souple.

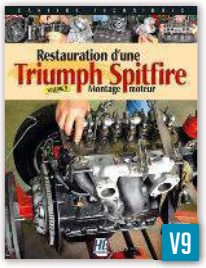
12€ LE VOLUME SEULEMENT











DES GUIDES PAS À PAS

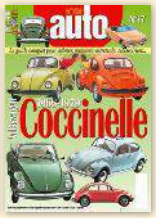
- V1 RÉF. 2021060 - Achat et séparation de la caisse du châssis.
- V2 RÉF. 2021061 - Déshabillage, réparations et peinture du châssis.
- V3 RÉF. 2021063 - Réfection du pont.
- V4 RÉF. 2021066 - Démontage et montage du train AR.
- V5 RÉF. 2021068 - Réfection de la boîte de vitesses.
- V6 RÉF. 2021071 - Démontage et montage du train AV.
- V7 RÉF. 2021075 - Électricité.
- V8 RÉF. 2021077 - Démontage moteur. Autopsie et préparation des pièces moteur.
- V9 RÉF. 2021078 - Montage moteur.
- V10 RÉF. 2021079 - Accouplement châssis-coque - Remontage.

COLLECTION VOTRE AUTO

Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto.

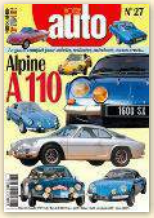
LES ÉDITIONS ORIGINALES

N° 13 ▪ Panhard 24
RÉF. 2040013



N° 17 ▪ Coccinelle 1968 - 1979
RÉF. 2040017

N° 26 ▪ Peugeot 504
RÉF. 2040026



N° 27 ▪ Alpine A110
RÉF. 2040027

12€ LE VOLUME SEULEMENT

N° 30 ▪ Méhari
RÉF. 2040030

N° 31 ▪ Peugeot 203
RÉF. 2040031

N° 37 ▪ Renault 4 1962 - 1970
RÉF. 2040037

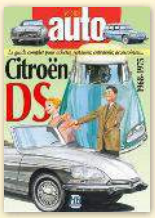
N° 40 ▪ Renault 4 1971 - 1993
RÉF. 2040040

LES RÉÉDITIONS

N° R2 ▪ Citroën 2 CV 1961 - 1990
RÉF. 2021046

N° R3 ▪ Fiat 500 1957 - 1975
RÉF. 2021047

N° R4 ▪ Triumph Spitfire 1962 - 1980
RÉF. 2021048



N° R5 ▪ Citroën DS 1968 - 1975
RÉF. 2021051

15€ LE VOLUME SEULEMENT

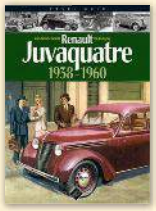
N° R6 ▪ Peugeot 204/304 1960 - 1973
RÉF. 2021054

N° R7 ▪ Peugeot 404 1960 - 1973
RÉF. 2021056

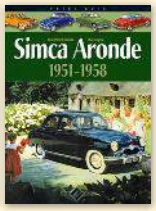
N° R8 ▪ Renault R8/R10 1960 - 1973
RÉF. 2021057

N° R9 ▪ Citroën DS 1956 - 1967
RÉF. 2021059

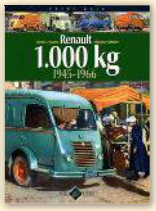
LES NOUVELLES ÉDITIONS



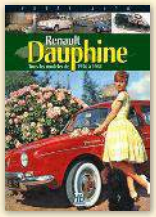
N° N1 ▪ Renault Juvaquatre
RÉF. 2021013



N° N2 ▪ Simca Aronde
RÉF. 2021009

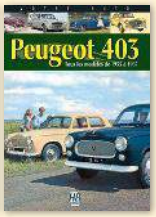


N° N3 ▪ Renault 1 000 kg
RÉF. 2021012

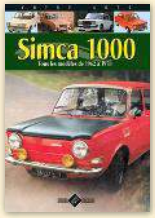


N° N4 ▪ Renault Dauphine
RÉF. 2021049

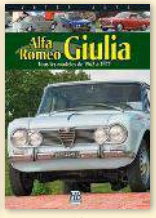
18€ LE VOLUME SEULEMENT



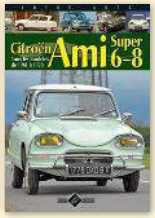
N° N5 ▪ Peugeot 403
RÉF. 2021052



N° N6 ▪ Simca 1000
RÉF. 2021055



N° N7 ▪ Alfa Romeo Giulia
RÉF. 2021058

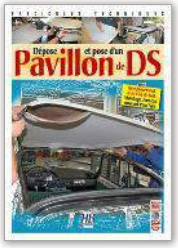


N° N8 ▪ Citroën Ami6 Super 6-8
RÉF. 2021062

Retrouvez la collection complète sur **www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline**

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE

LES FASCICULES TECHNIQUES

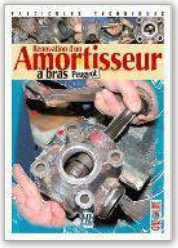


DÉPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS

28 p., 210 x 297 mm, 249 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021043

Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).

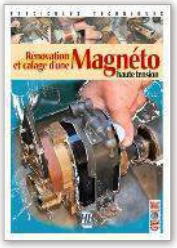


RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR À BRAS PEUGEOT

24 p., 210 x 297 mm, 255 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021035

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.



RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO

20 p., 210 x 297 mm, 131 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021033

Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.

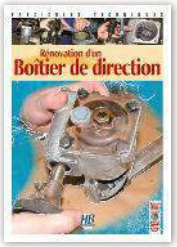
UN BEST-SELLER

COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?

28 p., 210 x 297 mm, 79 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021050

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.



RÉNOVATION D'UN BOÎTIER DE DIRECTION

16 p., 210 x 297 mm, 163 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021036

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.

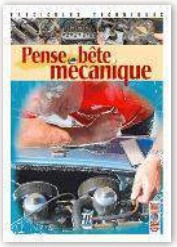
RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203

20 p., 210 x 297 mm, 217 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021034

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opérat

À DÉGUSTER SANS MODÉRATION !



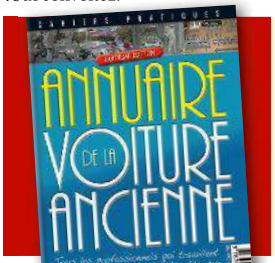
PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE

20 p., 210 x 297 mm, 111 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021040

Un indispensable document à ranger précieu- ent dans sa boîte à gants avant de partir en

Visuels non contractuels



L'ANNUAIRE LE PLUS RICHE EN ADRESSES DE PROFESSIONNELS

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau … Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

8e édition de l'annuaire le plus riche en adresses de professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque.

9€ SEULEMENT

ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE 8e ÉDITION

Edition 2013. 124 pages. Format 148 x 210 mm. dos carré cousu collé.

RÉF. 2021080 - 9 €

BON DE COMMANDE BOUTIQUE GAZOLINE

BOUTIQGAZO

RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
2021076	*Exemple : Techniques de restauration, 3e édition*	*1*	*51,00 €*	*51,00 €*
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
2019999	Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement !		12 €	€
			TOTAL DE MA COMMANDE	€

MA COMMANDE ATTEINT 50 € : je reçois **un cadeau surprise**

FRAIS D'ENVOI	
De 1 à 3 articles	☐ 7 €
À partir de 4 articles	☐ 10 €
À partir de 75 € de commande	OFFERTS
Ma commande atteint 50 €	☐
TOTAL À RÉGLER	€

Comment commander

PAR INTERNET : www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline

PAR TÉLÉPHONE : 01 45 36 20 22

PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à : **Gazoline - 60643 Chantilly Cedex**

Je choisis mon mode de paiement

☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ Par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin : Cryptogramme :

Date et signature obligatoires :

Mes coordonnées

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande

E-mail :

☐ J'accepte de recevoir par e-mail les offres de Gazoline et de ses partenaires.

Offre non cumulable valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de réception de votre commande en notifiant clairement votre décision à notre service VPC. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à HB Publications pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre ☐

HB Publications, 48/50 boulevard Sénard, 92210 Saint-Cloud

BIEN NETTOYER SA VOITURE ANCIENNE [1]

Le "modèle" du jour est une Peugeot 504 Ti automatique de 1976 bleu océan, intérieur orange. Côté cosmétique, rien n'a été fait depuis longtemps (à l'exception des jantes). A l'intérieur, le tissu orange très "seventies" est dans son jus. L'auto dormait à l'abri depuis quelques mois suite à la réfection de son système d'injection par nos amis des établissements Deleplace.

Stéphane Pourquié

L'été est, de loin, la saison où votre ancienne va le plus rouler. Et qui dit rouler, dit se salir. Alors, que ce soit pour la choyer avant un grand rendez-vous ou pour réaliser un gros nettoyage après les vacances, grâce au concours d'Alain Voisin, de Belles Anciennes, spécialiste de l'entretien et de la rénovation des carrosseries, nous allons vous donner quelques conseils et astuces pour que votre auto soit la plus belle pour aller rouler.

Texte et photos **Philippe Sauvat** et **Stéphane Guitard**

1 NETTOYAGE DE LA CARROSSERIE

À SAVOIR

Pour bien illustrer la démonstration et rendre le résultat très "visuel" (en vrai, c'est beaucoup plus évident qu'en photos), nous allons œuvrer sur une zone test, à savoir la partie gauche du capot. Pour le reste de la carrosserie, le protocole à suivre sera bien entendu le même. Pour un maximum d'efficacité, que ce soit en termes de travail ou de rendu, nous vous conseillons de progresser élément par élément (toit, capot, côté en suivant cet ordre : aile AV, portes, aile AR, etc.).

Tout juste dépoussiérée (pour rouler), l'auto nous arrive avec ses petites imperfections.

Pour le reste, elle garde des traces de salissures assez marquées et sa peinture est globalement extrêmement terne.

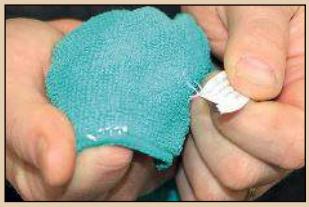
Elle a en outre quelques rayures de surface qui devraient pouvoir se récupérer.

Afin que les choses soient bien faites, il ne faut pas se disperser. En fonction de l'état de votre auto, établissez un ordre logique d'intervention. Pour une auto "très sale", on peut distinguer cinq phases :
- Nettoyage carrosserie.
- Polissage carrosserie.
- Lustrage carrosserie.
- Nettoyage intérieur.
- Finitions accessoires et équipements.

Si l'on effectue toutes ces étapes le même jour, on pourra éventuellement s'occuper du nettoyage de tout l'intérieur avant le polissage/lustrage afin d'éviter de salir le travail déjà réalisé (l'auto ne sera réellement protégée qu'après le lustrage à la cire). Dans notre cas, pour des questions de clarté rédactionnelle, nous enchaînerons lavage et lustrage. ■

Le défaut le plus important se situe sur l'aile AVG, où la peinture, usée, a laissé place à une oxydation de surface bien ancrée.

Les peintures anciennes étant malgré tout assez fragiles (même si elles étaient de bonne qualité), il faut éviter les rouleaux, trop agressifs. Reste le lavage à la main, avec ou sans eau. Le nettoyage devant se faire à l'intérieur, nous optons donc pour cette dernière solution.


Nous allons utiliser des lingettes microfibre. Mais avant de commencer, la première opération consiste à arracher l'étiquette (pas de risque, elle est prévue pour ça), plus "dure" que la microfibre, afin qu'elle ne vienne pas rayer votre carrosserie.

Pour avoir plus de surface utilisable, on va d'abord plier la microfibre en quatre. On obtient ainsi un carré presque parfait.

Nous allons nous servir de deux chiffons microfibre : le premier pour laver, le second pour faire briller.

Le produit étant épais, on secoue le flacon afin de l'homogénéiser.

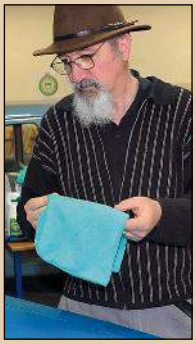
On imbibe la microfibre de produit.

On en dépose également un filet sur la partie de l'auto à laver.

On "ramasse" le produit sans frotter exagérément et sans faire de grands cercles.

On voit nettement qu'entre ce qui a été déposé sur la microfibre puis sur la carrosserie, toute la zone a été imbibée.

On remarque déjà nettement une différence, non ? Pas de doute, on a bien ramassé la saleté. Mais attendez la suite.


On change de microfibre.

On essuie en faisant de grands mouvements circulaires puisqu'il n'y a quasiment plus de risques qu'une poussière un peu dure vienne se coincer dans la microfibre et rayer la peinture.

On le constate sur cette photo, la peinture est propre, mais elle est encore terne. Rien d'étonnant à cela : la porosité de l'oxydation de surface, que l'on sent bien sous la main, absorbe la cire et donc la brillance. Seule solution : le polissage.

Pour gagner du temps sur le polissage et apporter un peu de brillant à la carrosserie, nous utilisons une cire expresse. Pour l'étaler, on se sert d'une microfibre dotée d'une face enduite d'un produit argileux qui "arrachera" les micro-aspérités de surface. La peinture sera alors absolument lisse au toucher. Attention : ne jamais appliquer ce produit et cette lingette avant le lavage.

On pulvérise la cire uniformément.

On frotte la surface en réalisant un mouvement circulaire. La carrosserie ayant été nettoyée, pas de risques de rayures à cause d'une particule "intruse".

On reprend à présent une microfibre normale.

On sèche la surface que l'on vient de traiter.

Si, visuellement, le résultat commence a être intéressant, au toucher, c'est carrément bluffant. La peinture est absolument lisse. Plus aucune rugosité.

LES AVANTAGES MÉCONNUS DE LA MICROFIBRE

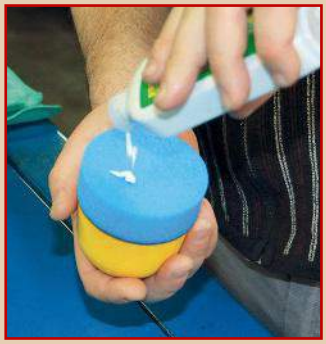
On ne le sait pas forcément, mais hormis le fait de ne pas rayer et ne pas laisser de trace, la microfibre a un autre atout : grâce à sa texture, elle a un très bon pouvoir dégraissant. Un simple passage sur le compresseur de l'atelier suffit à le prouver. Etonnant, non ?

2 POLISSAGE DE LA CARROSSERIE

Pour cette phase, vous aurez besoin de ces éléments :
- Une pâte de polissage. Nous utiliserons ici le Restaur'Eclat de Belles Anciennes.
- Une mousse d'application manuelle pour le polissage (bleue) et sa "poignée" (jaune et noir).
- Une mousse pour application à la polisseuse électrique (éventuellement).
- Un chiffon à polir.

Le produit de polissage doit être vigoureusement secoué pour rendre le mélange homogène.

Astuce du pro : on pulvérise de l'eau sur le tampon d'application afin d'éviter que la mousse n'absorbe trop de produit de polissage.



On dépose de la pâte à polir sur le tampon.

Le produit doit être bien réparti. Notez que pour une parfaite comparaison du travail effectué, nous avons "coupé" le capot en deux avec du ruban adhésif de masquage. Chez vous, on vous le déconseille, car cela vous fera une zone de raccord de plus à traiter après coup.

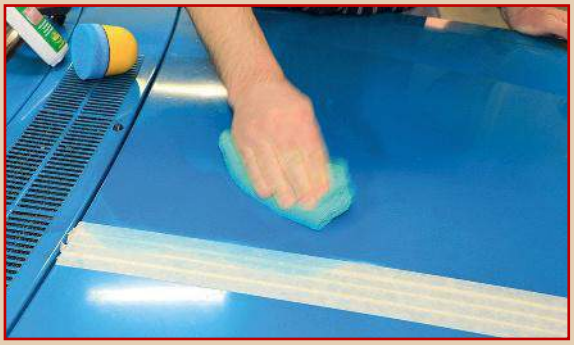
On commence par tamponner la surface à traiter avec la mousse.

On frotte ensuite pour obtenir l'action "mécanique" du produit en effectuant un mouvement circulaire.

Il est possible d'utiliser une polisseuse électrique.

La pâte commence à sécher au fur et à mesure.

On prend ensuite une microfibre propre et sèche pour essuyer le produit (si elle est humide, elle va étaler la pâte).

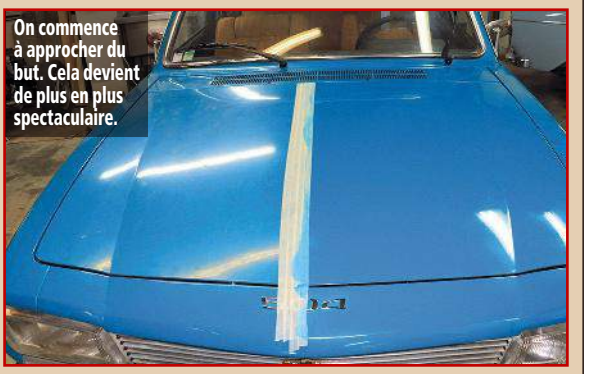


En retirant l'excédent de produit resté sur la peinture, on fait briller.

Reste à traiter les zones peu accessibles. Pour cela, on dépose de la pâte sur le chiffon à polir.

On applique le produit sur la zone à traiter.

Et avec une partie propre du chiffon, on essuie.


On commence à approcher du but. Cela devient de plus en plus spectaculaire.

3 LUSTRAGE DE LA CARROSSERIE

Pour cette opération finale, nous employons un polish de finition (à bien mélanger), associé à un tampon mousse très doux pour ne pas rayer (ici il est noir).

Comme pour la pâte à polir, on met du produit sur le tampon.

On tamponne la carrosserie.

Et on étale par mouvements circulaires.

Comme on a assez joué, on sort l'artillerie lourde. On dépose du produit sur le tampon de la polisseuse électrique.

Et là, tout de suite, ça va beaucoup plus vite.

On travaille d'abord par petites zones, puis par "bandes" pour unifier le résultat.

LES 10 COMMANDEMENTS D'UN BON NETTOYAGE

1-*Au premier lavage tu essuieras et ne frotteras point.*
Cela évitera de rayer la peinture avec des poussières plus dures qu'elle.
2-*De haut en bas tu travailleras.*
D'abord le toit, puis le capot, les flancs, et enfin les vitrages.
3-*Par mouvements circulaires tu nettoieras.*
Si, malgré le conseil n°1, une poussière se coince entre le chiffon et la carrosserie, elle rayera sur une plus grande zone, donc moins profondément.
4-*Comme les miettes sur une nappe, les saletés tu essuieras.*
5-*Plus ta voiture est sale, plus de produit et de chiffons tu utiliseras.*
6-*A température "agréable" tu travailleras.*
Un bon lavage est plus difficile en dessous de 10 °C et au-delà des 25 °C.
7-*Toujours à l'ombre tu entretiendras ton auto.*
8-*Si ton moteur est encore chaud, ton capot tu ouvriras.*
Pendant que vous vous occupez des autres zones, il aura le temps de refroidir.
9-*Un produit adapté toujours tu utiliseras.*
- Poussière : nettoyant sans eau ou shampoing auto dilué dans de l'eau claire.
- Insectes et taches : démoustiquant.
- Particules de freinage : nettoyant jantes.
- Goudron et résines collantes (pins, résineux) : nettoyant goudron et résine.
- Résines dures (acacia) : produit de ponçage (demander conseil ou faire réaliser par un carrossier).

10-*Ta microfibre sans javel ni adoucissant tu laveras.*
Sa texture ne sera pas modifiée et sa durée de vie n'en sera que plus longue.

A grande surface, gros moyens : Phiphi rejoint Alain pour essuyer le produit.

On enlève le ruban adhésif qui séparait notre capot en deux. Ils ont été efficaces, non ?

La preuve par l'image : à gauche, la goutte d'eau s'étale dans les aspérités et va stagner en laissant une jolie marque. A droite, elle n'a plus rien à quoi s'accrocher. Elle va glisser sans laisser de trace.

Merci à Alain Voisin, le boss de Belles Anciennes, pour son aide et ses précieux conseils. Infos produits sur *www.belles-anciennes.fr*. Merci également à Olivier Merville, de l'Amicale 504, pour nous avoir déniché l'auto et à Stéphane Pourqué, son propriétaire, qui nous l'a confiée.

[A suivre]

ABONNEZ-VOUS !

Spécial Hors-série

25% DE RÉDUCTION !

1 AN - 11 NUMÉROS

+ 1 HORS-SÉRIE

39€ SEULEMENT !
(au lieu de ~~52,10 €~~)

Visuels non contractuels

GAZOLINE **BULLETIN D'ABONNEMENT**

à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à :
GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

GAZPP258

Oui, je m'abonne à Gazoline et je choisis mon offre :

☐ **1 an + 1 hors-série** (soit 12 nos) pour **39 €* seulement** (au lieu de ~~52,10 €~~). Soit 25 % de réduction !

☐ **1 an** (soit 11 nos) pour **36 €* seulement** (au lieu de ~~46,20 €~~). Soit 21 % de réduction !

JE RÈGLE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ CB : N° ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐

Date de validité : ☐☐ / ☐☐

Cryptogramme : ☐☐☐

(Notez les trois chiffres présents au dos de votre carte de paiement près de la signature)

Signature obligatoire :

**Tarifs France métropolitaine, DOM-TOM et étranger : nous consulter.*

MES COORDONNÉES ☐ M. ☐ Mme ☐ Mlle

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Cplt d'adresse *(résidence, lieu dit, bâtiment…)* : _____

Code postal : ☐☐☐☐☐

Ville : _____

J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de mon abonnement.

Téléphone : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

E-mail : _____

☐ *J'accepte de recevoir par e-mail les offres de Gazoline et de ses partenaires.*

Simple et **pratique**… vous pouvez également vous abonner sur **www.hommell-magazines.com** ou par téléphone au **01 45 36 20 22**

Cette offre non cumulable est valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements. Pour un abonnement à un magazine, si le paiement est envoyé avant le 20 du mois, vous recevrez le prochain numéro. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. Gazoline est édité par la société HB Publications, filiale de SFEP située au 48-50 Boulevard Sénard à Saint-Cloud (92210). SFEP est responsable du traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à Gazoline. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas procéder à l'abonnement. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case : ☐. Vos données sont conservées pendant 3 ans. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale ci-dessus en justifiant de votre identité. A tout moment vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL.

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

■ **63 - Lempdes (63).** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

■ **75 - Paris.** Aux fontaines du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06 82 32 63 28.*

Le 1er vendredi

■ **27 - Lyons-la-Forêt.** D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. *Rens. 07 69 27 76 90.*

■ **47 - Nérac.** A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06 98 70 99 39.*

■ **81 - Gaillac.** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06 28 36 12 43.*

Le 1er samedi

■ **17 - Pons.** De 9h30 à 12h30, parking Leclerc. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06 84 63 97 86.*

■ **26 - Montélimar.** D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*

■ **69 - Villeurbanne.** Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. *Rens. 04 72 04 65 65.*

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. 06 74 53 57 64.*

Le 1er dimanche

■ **01 - Avaval.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, place de la Stèle. *Rens. AVAV, 04 79 87 31 17.*

■ **02 - Vauxbuin.** De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03 23 73 11 81.*

■ **03 - Yzeure**. Parking Ysatis, de 10h à 13h. *Rens. 06 33 13 26 27.*

■ **06 - Saint-Vallier-De-Thiey.** De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06 19 52 88 00.*

■ **11 - Saint-Pierre-la-Mer.** Sur le Front de Mer, de 10h à 12h, *Rens. OCAM, 06 76 73 19 14.*

■ **12 - Millau.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, place Emma Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06 82 01 70 41.*

■ **14 - Caen.** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*

■ **17 - Saint-Savinien-sur-Charente.** De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06 28 75 14 18.*

■ **18 - Orval.** De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06 58 07 64 26.*

■ **19 - Tulle.** De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05 55 20 39 99.*

■ **22 - Plérin.** De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06 70 17 45 90.*

■ **26 - Montélimar.** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04 75 01 29 13.*

■ **27 - Gaillon.** De 9h à 12h, Place Paul Doumer. *Rens. 06 81 54 50 78.*

■ **27 - Neubourg.** Place du Château, de 10h à 12h30. *Rens. Les Rétros du Plateau, 06 19 55 35 88.*

■ **27 - Pacy-sur-Eure.** Rue Roger Lemeur, de 10h à 13h. *Rens. 06 18 75. 07 88.*

■ **28 - Chartres.** De mars à décembre, de 10h à 12h, Intermarché des 3 Ponts. *Rens. CARMC, 06 81 14 74 25.*

■ **28 - Dreux.** De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. 06 03 25 16 00.*

■ **33 - La Teste-de-Buch.** De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. 06 80 12 64 53.*

■ **34 - Poussan.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss Auto, 06 26 11 07 18.*

■ **35 - Rennes.** De 10h à 13h, aux Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06 63 35 98 04.*

■ **37 - Loches.** De 10h à 13h, place de Verdun. *Rens. 06 80 23 18 16.*

■ **39 - Brevans.** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06 78 17 22 49.*

■ **40 - Biscarosse.** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06 82 81 62 50.*

■ **40 - Mont-de Marsan.** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06 04 03 54 75.*

■ **41 - Cour-Cheverny.** A la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. *Rens. 02 54 79 25 03.*

■ **42 - Villerest.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Emilie. *Rens. Auto Musée, 06 15 06 23 96.*

■ **44 - Tharon-Plage.** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02 40 39 41 15 ou 06 44 02 67 30.*

■ **44 - Saint-Géréon.** De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. *Rens. 06 79 83 13 21.*

■ **45 - Bellegarde.** De 9h30 à 13h, sur la place du Château. *Rens. Auto Moto Rétro, 06 07 44 56 97.*

■ **45 - Orléans.** De 10h à 12h, quai du Châtelet. *Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 06 33 70 46 43.*

■ **47 - Casteljaloux.** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06 78 60 01 66.*

■ **50 - Avranches.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. AVA, 07 78 10 80 36.*

■ **50 - Equeurdreville.** De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations. *Rens. 02 33 41 06 98.*

■ **53 - Château-Gontier.** De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. *Rens. Padklub, 06 17 46 34 49.*

■ **54 - Nancy.** Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. *Rens. 03 83 25 10 00.*

■ **56 - Vannes.** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. 02 97 66 63 41.*

■ **59 - Saultain.** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. 03 27 36 52 25.*

■ **60 - Beauvais.** A l'espace Saint-Quentin, de 14h à 17h, de juillet à avril sauf septembre. *Rens. rdvmensueldebeauvais@free.fr.*

■ **60 - Estrée-Saint-Denis.** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. 03 44 41 30 76.*

■ **61 - L'Aigle.** De 10h à 12h, place du château. *Rens. 02 33 24 01 67.*

■ **62 - Enquin-sur-Baillons.** A 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06 03 11 37 47.*

■ **63 - Charade.** De 9h à 17h, d'avril à octobre. *Rens. 04 73 29 52 95.*

■ **66 - Château-Roussillon.** De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. *Rens. 06 73 93 34 50.*

■ **67 - Strasbourg.** De 10h à 13h, sur le parking du stade de la Meinau. *Rens. 06 86 55 00 56.*

■ **67 - Wissembourg.** De 10h à 12h30, route de Lauterbourg, *Rens. CAAF, 06 20 40 94 66.*

■ **69 - Condrieu.** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06 89 66 96 90.*

■ **70 - Vesoul.** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. 03 84 78 81 17.*

■ **71 - Louhans.** De 9h à 12h, place de la Charité. *Rens. ACEVA, Laurent Sabatier 06 79 28 12 78.*

■ **72 - Le Mans.** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. 02 43 28 09 90.*

■ **74 - La Balme-de-Sillingy.** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens.CPVAF, 04 50 32 02 31.*

■ **76 - Mont-Saint-Aignan.** Parking Carrefour, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06 62 91 03 05.*

■ **78 - Triel-sur-Seine.** De 9h30 à 13h, parking Foch. *Rens. Triel Auto Rétro, 06 08 86 45 21.*

■ **78 - Versailles.** De 9h30 à 12h30, place de la Cathédrale. *Rens. AVAVA, 06 85 27 28 35.*

■ **78 - Montigny-le-Bretonneux.** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. 06 60 05 92 70.*

■ **79 - Niort-Bessines.** A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. 06 77 73 63 97.*

■ **82 - Montauban.** De 10h à 12h30, parking du Leclerc Aussonne. *Rens. 06.88.91.08.67 ou 05 63 66 02 19.*

■ **84 - Avignon-Cap-Sud.** A partir de 11h, au Memphis-Coffee. *Rens. 06 50 92 07 19.*

■ **85 - Sallertaine.** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens. Jean-François, 06 20 71 46 55.*

■ **86 - Poitiers.** De 10h à 12h30, devant la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06 45 20 67 70.*

■ **86 - Châtellerault.** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. 06 43 55 33 43.*

■ **87 - Limoges.** PlaceMarceau, de 9h à 12h. *Rens. 06 17 50 71 87.*

■ **91 - Dourdan.** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 06 86 30 90 24.

■ **95 - Ezanville.** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. 06 73 80 31 82.*

■ **95 - Osny.** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06 76 46 56 65.*

Le 2e mercredi

■ **38 - Seyssins.** A partir de 18h30, brasserie du Rondeau. *Rens. 06 98 77 21 66.*

Le 2e samedi

■ **01 - Brens.** De 10h à 12h, parking du café. *Rens. MAB, 06 75 73 26 92.*

■ **21 - La Rochepot.** De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03 80 22 72 34.*

■ **31 - Nailloux.** Sur le parking du village des marques. *Rens. 05 62 13 08 50.*

■ **37 - Montlouis-sur-Loire.** De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06 15 70 22 65.*

Tous les 2e et derniers dimanches

■ **59 - Lille.** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

■ **01 - Bourg-en-Bresse.** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06 11 95 22 55.*

■ **10 - Rosières.** De 10h à 12h, à l'UTT. *Rens. 06 66 80 06 25.*

■ **11 - Narbonne.** De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06 03 46 74 55.*

■ **13 - Mourepiane.** A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. Rens. *06 67 06 83 72.*

■ **14 - Lisieux.** De 9h30 à 12h30, place de la République. *Rens. 06 84 28 52 51.*

■ **14 - Courseulles-sur-Mer (14).** Sauf juillet et août, de 10h à 12h, place du Général de Gaulle. *Rens. 06 07 35 44 30.*

■ **14 - Saint-Martin-de-Fontenay (14).** De 10h à 12h30, parking Carrefour Market. *Rens. 06 31 93 85 54.*

■ **16 - Jarnac.** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06 62 83 67 71.*

■ **16 - Champagne-Mouton (16).** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09 61 23 73 97.*

■ **17 - Surgères.** Place de l'Europe, de 8h à 14h. *Rens. 06 10 95 36 54.*

■ **23 - Aubusson.** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. 06 87 03 51 42 ou 06 81 28 25 50.*

■ **27 - Evreux.** De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. Les Amis des Douves, 06 80 46 43 23.*

■ **27 - Verneuil-d'Avre-et-d'Iton.** De 9h30 à 12h30, de mai à septembre, place de la Madeleine. *Rens. Les Vieux Boulons, 02 33 34 76 13.*

■ **28 - Barjouville.** De 10h à 12h30, de mars à novembre, ZA de la Torche. *Rens.Florian, 06 45 77 46 49.*

■ **28 - Fontenay-sur-Eure.** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre (sauf août). *Rens. 06 14 14 10 55.*

■ **30 - Bagnols-sur-Cèze.** De 8h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*

■ **31 - Castelginest.** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05 61 37 75 37.*

■ **32 - Marciac.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06 41 43 09 07.*

■ **33 - Audenge.** De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 16 29 72 55.*

■ **33 - Saint-Sulpice-et-Cameyrac.** De 9h à 12h30, stade Lamothe. *Rens. CRAM, 06 44 31 41 94.*

■ **35 - La Gouesnière.** A partir de 9h30, parking centre. *Rens. 06 98 25 68 74.*

■ **36 - Ardentes.** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02 54 36 65 26. (ap. 19h).*

■ **37 - Savonnières.** Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 43 53 63.*

■ **38 - Tignieu-Jameyzieu.** De 10h à 13h, au Village des Brocanteurs. *Rens. AKMD, 06 20 65 42 66.*

■ **38 - Jardin.** De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. 07 82 68 19 90.*

■ **39 - Lons-le-Saulnier.** De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens.CJVE, 03 84 24 28 85.*

■ **39 - Dole.** De 10h à 12h, à côté du stade Bobin. *Rens. 06 98 12 40 29.*

■ **40 - Léon.** De 9h à 12h30, place de l'Abbé Dulong. *Rens. 06 87 06 22 82.*

■ **41 - Montrichard.** De 10h à 12h30, place du général de Gaulle. *Rens. ACT, 06 67 16 62 23.*

■ **42 - Chambon-Feugerolles (42).** De février à octobre sauf août, de 8h30 à 12h30, parking de la Forge. *Rens. 06 80 10 31 49.*

■ **44 - Pontchâteau.** De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. 06 17 63 65 11.*

■ **44 - Saint-Brevin-les-Pins.** De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr.*

■ **44 - Pouliguen.** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Max Plus. *Rens. 06 07 46 62 59.*

■ **44 - Vertou.** De 10h à 12h, parking Maison DV. *Rens. 06 79 54 26 38.*

■ **45 - Loury.** Salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. 06 19 59 71 00.*

■ **47 - Marmande.** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07 77 38 49 81.*

■ **49 - Baugé.** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. 02 41 89 20 78.*

■ **54 - Champey.** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06 18 17 27 73.*

■ **59 - Vieux-Condé.** De 10h à 12h, parking du Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06 52 11 69 96.*

■ **60 - Gouvieux.** De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. Les Vieilles Calandres de Gouvieux, 06 84 76 08 31.*

■ **60 - Laigneville.** Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06 85 86 60 60.*

■ **64 - Hasparren.** Près de la salle Mendelea, de 9h30 à 12h30. *Rens. Soupapes et pistons, 06 45 09 21 60.*

■ **68 - Mulhouse.** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06 85 47 64 49.*

■ **69 - Chaponost.** De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06 10 19 31 70.*

■ **69 - Chambost-Allières.** De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06 23 77 49 81.*

■ **71 - Bergesserin-les-Cluny.** De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. 09 50 75 00 51.*

■ **76 - Rouen.** D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandyretroshow@gmail.com.*

■ **76 - Maromme.** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. 07 62 55 38 92.*

■ **78 - Beynes.** Sur le parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06 15 26 43 30.*

■ **78 - Andrésy.** De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06 78 35 71 35.*

New ■ **78 - Méré.** A partir de 9h, sur le parking du Casino, avec balade de 40/50 km à 10h30. *Rens. Le Loisir de Conduire, 06 08 73 58 68.*

■ **80 - Abbeville.** De 9h à 12h, 22 Grande Rue de Thuison. *Rens. 02 35 17 05 34.*

■ **83 - Vidauban.** Sur le parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04 94 73 08 75.*

■ **84 - Avignon.** De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*

■ **84 - Valréas.** De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. Anciens Véhicules de l'Enclave, 06 63 45 11 55.*

■ **89 - Toucy.** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. Club Rétro Forterre, 03 86 41 98 75.*

■ **91 - Linas.** De 10h à 12h30, sauf août, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 86 06 85 93.*

■ **92 - Bois-Colombes.** Place de la Renaissance, à partir de 10h. *Rens. 06 08 32 65 42.*

■ **92 - Suresnes.** De 10h à 13h, sauf juillet et août, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06 60 20 77 32.*

■ **95 - Le Plessis-Bouchard.** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP 06 74 38 21 37.*

Le 3e vendredi

■ **39 - Brevans.** A 20h30, salle des associations. *Rens. 03 84 79 05 23.*

■ **75 - Paris.** A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. 06 15 93 61 03.*

Le 3e samedi

■ **41 - Busloup.** De 10h à 12h30, Relais de Busloup. *Rens. 06 82 00 36 18.*

■ **93 - Noisy-le-Grand.** De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. 06 84 04 75 15.*

Le 3e dimanche

■ **07 - Annonay.** De 9h30 à 13h sauf en août, Place Edmond Michelet. *Rens. 06 21 23 40 58.*

■ **12 - Entraygues-sur-Truyère.** De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. *Rens. 06 64 93 16 66.*

■ **16 - Angoulême.** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06 76 63 29 50.*

■ **17 - La Rochelle.** De 10h à 12h30, port des Minimes.*Rens. 06 51 21 41 85.*

■ **19 - Brive.** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. 06 14 34 57 12.*

■ **22 - Yffiniac.** De 10h à 13h, à l'Hyper U. *Rens. 06 71 44 40 63.*

■ **24 - Trélissac.** De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06 17 74 62 17.*

■ **27 - Breuilpont.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h au stade Gouery. *Rens. 06 88 62 29 58.*

■ **27 - Incarville.** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. Collecto'mobile, 02 32 50 46 66.*

■ **27 - Vernon.** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. Autos Jadis, 06 79 27 15 10.*

■ **27 - Saint-Sébastien de Morsang.** De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. *Rens. 06 24 24 59 81.*

■ **28 - Voves.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h. *Rens. Vincent Fouin, 06 45 47 29 10.*

■ **28 - Saint-Lubin-de-Joncherets.** A La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvabouin, 06 60 22 91 71.*

■ **28 - Morancez.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la mairie. *Rens. LVMC, 06 14 55 03 71.*

New ■ **29 - Gouesnou.** De 10h à 12h, place des Fusillés. *Rens. 06 83 48 54 79.*

■ **33 - Andernos-Les-Bains.** De juin à septembre, port du Betey, de 9h à 12h. *Rens. 06 14 39 22 54.*

■ **33 - Sainte-Croix-du-Mont.** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05 56 76 72 98.*

■ **35 - Liffré.** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02 99 68 35 53.*

■ **37 - Azay-sur-Cher.** Esplanade Hubert de la Cruz (espace Hall Petite enfance), de 10h à 13h. *Rens. 02 47 50 46 15.*

■ **37 - Savigny-en-Véron.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de l'auberge du Bocage. *Rens. 02 47 58 93 32.*

■ **39 - Bletterans.** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. 03 85 74 78 25.*

■ **40 - Hagetmau.** Parking Intermarché. *Rens. Hagetmau Méca Passion, 06 60 31 64 68.*

■ **42 - Saint-Galmier.** En mars, juin, septembre et décembre, de 8h30 à 12h, à l'aérodrome. *Rens. 06 72 23 58 36.*

■ **43 - Pradelles.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, Place de la Halle. *Rens. Rétromobile du Haut-Allier, 06 76 33 40 44.*

■ **45 - Pithiviers.** Mail Ouest, de 9h30 à 13h.

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 19 août et 16 septembre

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78)**. *Organisée par Gazoline* (06 14 47 23 29). Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face à l'atelier de *Gazoline*, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

Rens. Les Vieux Pistons du Gâtinais, 06 75 70 83 22.

■ **45 - Saint-Lyé-la-Forêt.** De 10h à 12h30, sur le parking derrière la Mairie. *Rens. 02 38 91 83 95.*

■ **49 - Segré.** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02 41 92 88 41.*

■ **57 - Ban-Saint-Martin.** Parking du Centre socio-culturel, de 10h à 13h. *Rens. www.cvg.asso.fr.*

■ **57 - Sarrebourg.** D'avril à septembre, de 9h30 à 12h30, parking Décathlon. *Rens. 06 75 62 30 03.*

■ **59 - Colleret.** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06 74 20 79 86.*

■ **60 - Chantilly-Lamorlaye.** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06 08 21 34 11.*

■ **60 - Varinfroy.** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03 44 87 49 00.*

■ **62 - Brêmes.** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. 06 86 97 80 28.*

■ **73 - Bourget-du-Lac.** De mai à octobre, sur le parking Thomas II, de 9h à 12h. *Rens. 06 84 97 60 56.*

■ **76 - Aumale.** De mars à octobre, de 8h30 à 12h30, parking Louis Philippe. *Rens. 06 77 33 79 39.*

■ **76 - Rouen.** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. 06 15 37 02 56.*

■ **77 - Château-Landon.** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06 85 42 98 38.*

■ **77 - Saint-Thibault-des-Vignes.** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. *Rens. 06 58 60 64 07.*

■ **77 - Ozoir-la-Ferrière.** De 9h à 12h, parking Franprix. *Rens. Ozoir en Anciennes, 06 36 01 45 06.*

■ **78 - Bailly.** De 10h à 13h,sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de *Gazoline. Rens. 06 14 47 23 29.*

■ **78 - Rambouillet.** A partir de 9h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06 50 58 65 02.*

■ **78 - Vaux-sur-Seine.** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06 11 86 87 95.*

■ **80 - Amiens.** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03 22 47 04 36.*

■ **83 - Fayence.** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. *Rens. David HRTeam, 06 22 43 27 49.*

■ **84 - Piolenc.** De 9h à 12h, cours Corsin. *Rens. 06 13 86 80 99.*

■ **86 - Poitiers.** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord. *Rens. 05 49 54 45 37 après 19h.*

■ **91 - Viry-Châtillon.** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie.*Rens. 06 89 34 57 79.*

■ **92 - La Garenne-Colombes.** De 9h à 13h, place de la Liberté. *Rens. VACP 92, 06 80 67 44 91.*

■ **93 - Gagny.** Devant le marché des Amandiers,de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06 88 40 76 60.*

■ **93 - Aulnay-sous-Bois.** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau. *Rens. 06 16 85 37 81.*

■ **94 - Sucy-en-Brie.** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06 09 01 89 45.*

■ **95 - Herblay.** Parking du Truffaut. *Rens. 06 78 76 72 52.*

■ **95 - Bouffémont.** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. *Rens. 06 09 68 73 70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **78 - Louveciennes.** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06 33 37 77 83 ou 06 60 49 07 37.*

Le 4e dimanche

■ **03 - Dompierre-sur-Besbre.** De 10h à 12h, sur la place de l'Ile face à la piscine. *Rens. 06 30 96 83 75.*

■ **17 - Saint-Julien-de-l'Escap.** Sur le parking du restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06 31 91 62 10.*

■ **17 - Tonnay-Charente (17).** D'avril à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. *Rens. 05 46 88 00 19.*

■ **19 - Brive.** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens.05 55 24 43 08 ou 06 82 12 61 06.*

■ **22 - Plurien.** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06 14 42 64 63.*

■ **26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux.** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. 06 03 90 14 46.*

■ **27 - Andelys.** De 9h30 à 12h30, sur la placedu marché, Grand Andely. *Rens. 06 24 12 23 78.*

■ **27 - Breuilpont.** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. 06 61 39 46 06.*

■ **28 - Châteaudun.** De mars à octobre, sur le parking Intermarché, de 9h30 à 13h. *Rens. Les Increvables, 06 86 35 72 08.*

■ **30 - Pujaut.** De 9h à 12h,sur la place du marché. *Rens. Jeunes Amateurs de Vieilles Autos, 06 83 14 85 00.*

■ **33 - Gradignan.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du lycée des Graves. *Rens. 06 86 67 90 34.*

■ **37 - Fondettes.** Rue Rabelais, de 10h à 13h. *Rens. 06 87 54 90 76.*

■ **40 - Soustons.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens.06 26 05 37 30.*

■ **44 - Saint-Brévin-les-Pins.** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. Club Dynamo, 06 14 56 26 38.*

■ **44 - Guémené-Penfao.** De 9h à 13h, parking du Mail Jean-Jaurès. *Rens. Les Vieux Pistons Guéménéens, 06 68 09 45 66.*

■ **44 - Saint-Nazaire.** De 10h30 à 12h, en face de la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06 85 87 80 15.*

■ **44 - Orvault.** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.

■ **45 - La Chapelle-Saint-Mesmin.** De 9h30 à 12h30, parking Espace Bel-Air. *Rens. 06 03 15 83 25.*

■ **57 - Amnéville (57).** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06 75 48 40 53.*

■ **59 - Seclin.** A partir de 9h30 chez Zen Motor's, rue de l'Industrie. *Rens. 06 72 01 16 12.*

■ **60 - Montataire.** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. *Rens. 03 44 27 55 75.*

■ **64 - Bidart.** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. CBVA, 05 59 93 11 99.*

■ **70 - Port-sur-Saône.** De 9h30 à 12h30, de mars à novembre, au skate-parc. *Rens. Auto Rétro Terre de Saône- 70, 06 80 08 20 75.*

■ **76 - Bourdainville.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Club Sports et loisirs, 02 35 56 03 20.*

■ **78 - Maule.** A partir de septembre, sur la place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises, 06 07 77 78 43.*

■ **78 - Thoiry.** Parking du Château, de 14h30 à 17h. *Rens. 06 71 75 56 67.*

■ **84 - Vaison-la Romaine.** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06 61 24 57 18.*

■ **Belgique - Ans.** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. *Rens. Amis du Patrimoine Autos Motos de Liège, 0032 04 246 51 87.*

Tous les derniers samedis

■ **21 - Dijon.** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros, 1 rue Léon Delessard. *Rens. 03 80 71 14 35.*

Tous les derniers dimanches

■ **04 - Manosque.** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. 06 40 35 92 71.*

■ **11 - Alairac.** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace Mitterrand. *Rens. 06 80 14 52 41.*

■ **13 - Fos-sur-Mer.** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. 06 82 03 13 17.*

■ **14 - Saint-Désir-de-Lisieux.** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 15 25 37 71.*

■ **18 - Argent-sur-Sauldre.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. 02 48 58 46 40.*

■ **27 - Bosc-Roger-en-Roumois.** Sur le parking Aldi, de 10h à 12h. *Rens. 06 08 88 13 35.*

■ **27 - Lery.** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06 65 12 83 71.*

■ **31 - Gourdan-Polignan.** De 9h à 12h, zone commerciale de Super U. *Rens. 05 61 95 69 21.*

■ **34 - Capestang.** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. *Rens. Capestang Classiques, 06 76 38 28 13.*

■ **34 - Viols-le-Fort.** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Club Wagon Bleu, 06 32 64 29 84.*

■ **35 - Bédée.** De 10h à 13h, sur le grand parking derrière l'église. *Rens. 06 60 13 81 20.*

■ **35 - Lohéac (35).** De 10h à 16h, au centre-ville. *Rens. 06 10 77 07 44.*

■ **36 - Issoudun.** De mars à octobre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02 54 49 48 33.*

■ **37 - St-Avertin.** De 10h30 à 12h, au château de Cangé. UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 02 47 25 19 96 (ap. 19h).*

■ **38 - Saint-Clair-de-la-Tour.** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. 06 08 05 72 02.*

■ **40 - Grenade-sur-L'Adour.** De 10h à 12h, face à la mairie. *Rens. 06 71 41 57 71.*

■ **41 - Thenay.** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06 40 33 93 93.*

■ **43 - Aurec-sur-Loire.** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. *Rens. Touring-Cars, 06 07 70 15 65.*

■ **45 - Chécy.** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. AMJCO, 02 38 86 07 25.*

■ **45 - Courtenay.** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06 29 44 73 30.*

■ **53 - Laval.** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. *Rens. West American Cars, 06 74 78 35 90.*

■ **55 - Levoncourt.** De 9h à 16h, sur le parking Chez Catharina, 5 Grande rue. *Rens. 06 85 86 87 85.*

■ **56 - Plescop.** De 10h à 13h, sur le parking du magasin Carrefour Contact. *Rens. ASPYC, 06 60 65 33 44.*

■ **59 - Cambrai.** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. *Rens. ACBA, 07 60 06 94 11.*

■ **59 - Nomain.** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03 27 27 97 28.*

■ **62 - Lumbres.** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03 21 39 75 34.*

■ **71 - Autun.** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03 85 52 77 61.*

■ **76 - Fécamp.** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. Loïc Demongher, 02 35 28 74 32.*

■ **77 - Mitry-Mory.** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01 48 16 90 45.*

■ **78 - Maisons-Laffitte.** A partir de 10h30, à l'hippodrome. *Rens. Philippe de Silans, 01 39 12 19 38.*

■ **84 - Caderousse.** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04 13 07 73 84 ou 06 22 74 25 20.*

■ **87 - Saint-Yrieix-la-Perche.** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. *Rens. ACA, 06 74 43 86 55.*

■ **88 - La Bresse.** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Club Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03 29 25 96 01.*

■ **88 - Contrexéville.** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. Club Auto Rétro Vosgien, 06 63 13 35 83.*

■ **90 - Belfort.** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06 61 11 44 10.*

■ **91 - Linas.** A partir de 10h, place de la Mairie. *Rens. 01 69 80 14 36.*

■ **91 - Sainte-Geneviève des-Bois.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, sur le parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06 88 64 98 36.*

■ **91 - Breuillet.** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06 61 14 91 82.*

COLOMIERS
5 min de TOULOUSE
8 et 9 SEPTEMBRE 2018
40ème BOURSE
d'échanges AUTO-MOTO
Hall COMMINGES
2.000 m2 intérieur - 2.000 m2 extérieur
Parking réservé aux visiteurs en auto et moto ancienne - ENTRÉE GRATUITE
Tél. 06 03 31 05 16 - CARMP@wanadoo.fr - www.carmp.fr

Du 27 au 29 juillet

■ **Super VW Fest au Mans (72).** *Organisé(e) par Association Super VW Festival, 31 rue de la Tour d'Auvergne, 44200 Nantes. T. : 09 83 96 98 57.* Sur le circuit des 24 Heures du Mans, rassemblement de VW anciennes refroidies par air, démonstrations sur piste, concerts, parade le samedi. *Horaires : à partir de 9h.*

28 et 29 juillet

■ **La Route 41 à Thenay (41).** *Organisé(e) par Les Circuits du Val-de-Loire, 20 route de Phages, 41400 Thenay. T. : 06 40 33 93 93. - patrick@circuitsvaldeloire.fr.* Deux jours d'ambiance country au cœur des châteaux de la Loire. Rassemblement d'autos, camions et motos américaines et de légende. Expositions, parades et démonstrations. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros (visiteurs), gratuit (participants et - de 14 ans). Horaires : à partir de 10h.*

29 juillet

■ **Sortie 2 CV et dérivés en Haute-Garonne (31).** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr* Sortie réservée aux Citroën 2 CV et dérivés.

■ **14e Maxi 5 au Pouliguen (44).** *Organisé(e) par Grand Tourisme Orvaltais, Jean-Paul Durand, 34 rue Hubert de la Brosse, 44700 Orvault. T. : 06 07 46 62 59.* Sur le parking de l'Intermarché, rassemblement de véhicules anciens et sportifs. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h30-13h.*

4 août

■ **Bourse d'échanges à Pradelles (48).** *Organisé(e) par Rétromobile du Haut-Allier, 48300 Langogne. T. : 06 76 33 40 44.* Au stade de foot, bourse et rassemblement de véhicules anciens. Gratuit pour les 50 premiers exposants inscrits. *Tarif(s) de location : 2,50 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

4 et 5 août

■ **11e Bourse d'échanges à Limoux (11).** *Organisé(e) par Tout Tacot Limouxin, Espace Fécos, 7 avenue du Pont de France, 11300 Limoux. T. : 06 30 05 30 52. - www.touttacotlimouxin.fr* Exposition d'autos, motos et tracteurs, pièces détachées. Tombola avec une Renault 4 à gagner.

■ **Rassemblement de voitures anciennes à Chamouillac (17).** *Organisé(e) par Maison Daviaud, Domaine de la Coussaïe, 17130 Chamouillac. T. : 06 32 22 70 09. - www.maison-daviaud.com* Rassemblement de Renault 4, 2 CV, Cox et autres voitures anciennes, balades en hélicoptère le samedi. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

5 août

■ **Fête des Battages à Saint-Cybranet (24).** *Organisé(e) par Association des Vieilles Bielles Agricoles du Périgord, Le Coudert, 24250 Saint-Cybranet. T. : 06 22 40 60 27.* Au stade Jean Barde, rassemblement de vieux tracteurs et de voitures anciennes, démonstrations de battage et vieux métiers, vide-greniers et expositions. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h.*

■ **11e Bourse d'échanges-expo de Bretenoux (46).** *Organisé(e) par Guidons et Calandres Quercynois, Les Rouquets, 46130 Saint-Michel-Loubejou. T. : 05 65 39 77 41 ou 06 30 78 51 27.* Sur l'île de la Bourgnatelle, pièces

PROGRAMME 2019
AUTO-RETRO-PASSION 49
PROGRAMME 2019
DÉCOUVERTE du VAR
27 Mars - 3 Avril 2019
LA TOSCANE
11 - 21 Mai 2019
3 - 12 Juin 2019
BALADE CORSICA
LES LACS ITALIENS
28 Juin - 5 Juillet 2019
LA TOSCANE
du 31 aout au 11 septembre
SANTIAGO de COMPOSTELA
CAMINO FRANCES
21 - 30 Septembre
AUTO - RETRO - PASSION 49 - FRANCE
à découvrir sur notre site : http://arp49.free.fr
06 87 68 66 97 - 02 40 98 18 72 - arp49@orange.fr

autos, motos, miniatures, documentation. Exposition et présentation d'autos, motos et matériel agricole. Parking gratuit. *Tarif(s) de location : 2 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **2e Concentration Auto Rétro de Ménil-Hermei (61).** *Organisé(e) par Association du Patrimoine, Joël Chauvin, Mairie, 61210 Ménil-Hermei. T. : 02 33 35 29 22 ou 06 03 88 16 30.*
Au stade Jean Barde, rassemblement de vieux tracteurs et de voitures anciennes, démonstrations de battage et vieux métiers, vide-greniers et expositions. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h.*

Du 10 au 13 août

■ **52e Bourse d'échange auto-moto-rétro à Saint-Jean-de-Maruéjols (30).** *Organisé(e) par Les Belles d'Autrefois, 12 rue de la Maréchale, 30430 Saint-Jean-de-Maruéjols. T. : 06 77 30 09 00.*
Exposition de voitures de collection, bourse, documentation... *Tarif(s) de location : 30 euros les 8 m/l. Tarif(s) d'entrée : 2 euros la journée, 4 euros l'abonnement, gratuit pour les - de 18 ans et le conducteur d'un véhicule ancien. Horaires : 8h-18h.*

12 août

■ **3e Escapade Matra Simca Talbot à Châteauneuf-en-Auxois (21).** *Organisé(e) par Mazmag TV, place de la République, 71450 Blanzy. T. : 07 86 64 48 91.*
Parcours de 60 km à la découverte de la vallée de l'Ouche. *Horaires : 9h-18h.*

■ **1er Rassemblement mécanique à Marigna-sur-Valouse (39).** *Organisé(e) par ACCA Source bleue, 8 place de l'Eglise, 39240 Marigna-sur-Valouse. T. : 06 42 65 28 15.*
Rassemblement d'autos, deux-roues et matériel agricole. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **Balade découverte de la région de Vayrac (46).** *Organisé(e) par Rétro Twin Vayracois, 136 avenue de Brive, 46110 Vayrac. T. : 05 65 32 68 49. - secretariattrtv46@yahoo.com.*
Au départ et à l'arrivée de la place du Marché. *Horaires : 9h-16h. Frais d'engagement : 10 euros par pers.*

■ **7e Rassemblement de véhicules anciens à Matigny (80).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 41 rue Nationale, 80400 Matigny. T. : 03 22 88 91 28 ou 03 22 88 15 66.*
Animations diverses, podium avec cadeaux, 2 repas offerts par véhicule. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

14 et 15 août

■ **10e Bourse d'échanges de La Baule (44).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 8 avenue de Noelles, BP 143, 44504 La Baule Cedex. T. : 02 40 60 66 98.*
Au stade François André, vente de jouets anciens, miniatures automobiles et automobilia. *Tarif(s) de location : 40 euros la table de 2,2 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h (mardi), 9h-17h (mercredi).*

15 août

■ **Exposition de véhicules anciens à Belvès (24).** *Organisé(e) par Triumph Club de France - Périgord, Les Chauffours, 24510 Sainte-Alvère. T. : 05 53 57 11 15 . - www.triumph-club-de-france.fr*
A l'occasion du meeting aérien sur l'aérodrome de Belvès.

■ **Fête de la Saint-Christophe à Tonneins (47).** *Organisé(e) par Mairie, 47400 Tonneins. T. : 06 15 46 21 24.*
Au Parc de Vénès, exposition de véhicules anciens, concours d'élégance nocturne. *Horaires : à partir de 8h30.*

18 et 19 août

■ **32e Rassemblement à Rumilly (74).** *Organisé(e) par Club Auto Rétro de l'Albanais, Maison de l'Albanais, rue de l'Annexion, 74150 Rumilly. T. : 06 95 48 89 76. - auto.retro.albanais@gmail.com.*
Au boulodrome, rassemblement d'autos et motos anciennes et vintage et bourse aux pièces. *Horaires : 9h-18h (samedi), 9h-17h (dimanche).*

19 août

■ **1er Rassemblement de vieilles mécaniques à Le Fidelaire (27).** *Organisé(e) par Les Bénévoles du Fidelaire, 1 rue de la Tranchée, 27190 Le Fidelaire. T. : 06 47 36 04 52. - aufildelair27@gmail.com.*
Autos, motos, camions, tracteurs, moteurs fixes. Tombola au profit de l'école du village. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h.*

■ **3e Montée Historique d'Uxeau (71).** *Organisé(e) par Association Val-d'Arroux Rallye, Bois de l'Agland, 71130 Chassy. T. : 06 67 25 34 20. - contact@montee-historique-uxeau.com.*
Démonstration de course de côte sur route fermée. Parcours de 5,1 km réservé aux véhicules d'avant 1986. Horaires : *8h-18h.*

Du 24 au 26 août

■ **Bisbi National Rally au château du Breuil (71).** *Organisé(e) par Bubblescars et Scooters en Bourgogne, 17 impasse Bel-Air, 71670 Le Breuil. T. : 06 07 80 39 54. - bubblecars.aero-jean-do.com - bisbi.bsb@aero-jean-do.com.*
En vedette cette année, les véhicules Rovin.

25 et 26 août

■ **40e Balade pyrénéenne (65).** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr - carmp@wanadoo.fr.*

26 août

■ **Fête de la voiture ancienne à Vésines (01).** *Organisé(e) par Les Soupapes Dégrippées, 255 route de Vésines, 01570 Feillens. T. : 06 81 35 97 45.*
Exposition et bourse. Parking pour anciennes (une entrée gratuite par véhicule). *Horaires : 9h-18h.*

■ **Concentration de véhicules anciens à Roanne (42).** *Organisé(e) par CRAAC, Cercle de l'Union, 49 rue Jean-Jaurès, 42300 Roanne. T. : 06 83 17 70 61.*
Sur l'aire de Loisirs du Merlin-Mably, autos, motos et utilitaires d'avant 1970, bourse d'échanges. *Tarif(s) de location : 2 m gratuits.*

■ **Les Tracteurs anciens en action à Bédoin (84).** *Organisé(e) par Association Tracteurs Rétro Vaucluse, Hameau de Sainte-Colombe, 84410 Bédoin. T. : 06 17 15 47 13.*
Au Hameau de Sainte-Colombe, exposition de vieux tracteurs et démonstration de labour à l'ancienne.

■ **Les Voitures d'Antan à Beaufou (85).** *Organisé(e) par ASL Beaufou Vendée Tennis de Table, 410 La Reillière, 85170 Beaufou. T. : 06 31 17 64 95.*
Bourse aux pièces détachées, vide-greniers, balade champêtre, exposition des véhicules et show moto l'après-midi. *Tarif(s) de location : 3 euros le m/l. Horaires : 8h-18h. Frais d'engagement : 20 euros par voiture.*

■ **Randonnée Oldtimer dans les environs de Comines (Belgique).** *Organisé(e) par Rotary Comines-Warneton, 133 rue Beauchamp, B-7780 Comines-Warneton (Belgique). T. : 00 32 56 55 72 13. - www.oldtimer-trip-comines.be - info@oldtimer-trip-comines.be.*
Accueil place du Pont Neuf. Réservée aux véhicules de + de 20 ans. Repas champêtre le midi. *Horaires : à partir de 8h. Frais d'engagement : 65 euros pour 2 pers. (repas inclus).*

■ **Auto Rétro Pass'ION à Frameries (Belgique).** *Organisé(e) par Good Old Cars, 18 rue Pasteur Busé, B-7080 Frameries. .*
Rassemblement d'autos et motos anciennes, expositions, bourse aux pièces d' et tombola. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h.*

Du 30 août au 2 septembre

■ **40e Rassemblement International des Amateurs de Mathis à La Bresse (88).** *Organisé(e) par Les*

BOURSE D'ECHANGE DE LIPSHEIM (67)
EN RAISON DES NOUVELLES NORMES DE SÉCURITÉ IMPOSSIBLE À ASSURER SUR NOTRE BEAU SITE DE LIPSHEIM NOUS SOMMES DANS L'OBLIGATION D'ANNULER LA BOURSE D'ÉCHANGE EN 2018
NOUS REMERCIONS CHALEUREUSEMENT TOUS CEUX QUI NOUS ONT SUIVIS DANS CETTE AVENTURE DEPUIS 36 ANS ET POUR VOS MESSAGES DE SOUTIEN.
La Voiture Ancienne d'Alsace
Secrétariat : 2 rue des Prés
67310 Zehnacker

Amateurs de Mathis, Michel Tisserand, 348 rue Denis Papin, 88650 Anould. T. : 09 80 36 58 26. - michel.tisserand88@gmail.com. Sortie dégommage vers la tourbière de Lispach le jeudi, montée du Ballon d'Alsace le vendredi, route des Crêtes par le col de La Schlucht le samedi avec grand pique-nique à Anould à l'occasion des 40 ans du club, balade vers le Markstein le dimanche.

1er septembre

■ **5e Rencontre des Elégantes à Neuville-Vitasse (62).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Mairie, 14 grande Rue, 62217 Neuville-Vitasse. T. : 06 72 05 34 82. - skupski.herve@wanadoo.fr.* Concentration de véhicules anciens à l'espace communal. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

1er et 2 septembre

■ **30e Bourse d'échanges à Fouras (17).** *Organisé(e) par CLAMS, 15 place Bugeau, 17450 Fouras. T. : 06 06 46 93 69. - charles.beaufume@wanadoo.fr.* Autos, motos, scooters, cyclos, pièces détachées, accessoires, outillage. Parking réservé aux visiteurs venus en véhicule ancien. *Tarif(s) de location : 4 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h30 le samedi, 8h-16h le dimanche.*

■ **28e Rassemblement de Verna (38).** *Organisé(e) par AKMD38, Office du Tourisme, BP 63, 38460 Crémieu. T. : 06 20 .65 42 66. - www.akmd38.com - lohumbert@wanadoo.fr.* Sur le terrain communal, sur 30 000 m², bourse d'échanges et exposition de Renault exotiques (Alliance, Siete, Le Car, Rambler, etc.) et d'avant-guerre. Village américain. Balade le samedi après-midi et dimanche matin. Exposition de moteurs fixes, motos, camions et véhicules d'exception. *Tarif(s) d'entrée : 4 euros, gratuit pour les - de 14 ans.*

■ **Exposition de véhicules anciens à Candé (49).** *Organisé(e) par Comice agricole, Claude Poirier, La Haye, 49440 Freigne. T. : 02 41 92 07 75 ou 06 70 42 07 34. - claude.poirier@wanadoo.fr.* Dans le cadre de la Foire-Expo. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h.*

■ **8e Rassemblement à Percy (50).** *Organisé(e) par Passion Méca Sport, Le Hamel aux Louveaux, 50410 Percy. T. : 02 33 61 20 59 ou 06 31 97 52 24.* En centre-ville, autos, motos et tracteurs anciens. Balade dans la région et bourse d'échanges. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-19h (samedi), 9h-18h (dimanche).*

■ **23e Bourse d'échanges à Cournon-d'Auvergne (63).** *Organisé(e) par Issoire Cournon Rétromobile Club, Jean-Luc Meylheuc, 35 route de Veyre, 63450 Tallende. T. : 04 73 39 47 69.* A la salle polyvalente du Plan d'Eau, pièces détachées autos, motos, documentation, miniatures et exposition. *Tarif(s) d'entrée : 4 euros, gratuit pour les - de 12 ans.*

■ **26e Auto Moto Rétro d'Avignon (84).** *Organisé(e) par SG2SP, 26 allée Jules Milhau, Immeuble Le Triangle, 34265 Montpellier Cedex 2. T. : 04 67 60 44 39.* Au Parc des Expositions, bourse d'échanges de pièces détachées, exposition et vente d'autos et motos anciennes, miniatures. Parking gratuit. *Tarif(s) de location : 35 euros le m/l pour les deux jours. Tarif(s) d'entrée : 8 euros, 4 euros pour le conducteur d'un véhicule d'avant 1980 et pour les 6-12 ans. Horaires : 10h-18h.*

■ **Beaulieu International Autojumble (Angleterre).** *Organisé(e) par Beaulieu Enterprises Ltd, John Montagu Building, E-SO42 7ZN Brockenhurst (Hampshire). T. : 0044 207 393 39 00. - www.internationalautojumble.co.uk - events@beaulieu.co.uk.* Au sud de l'Angleterre, dans le New Forest, l'International Autojumble vous propose plus de 2.000 stands, une vente aux enchères de Bonhams (plus de 200 voitures et motos de collection), le musée National Motor Museum agrandi.

2 septembre

■ **1re Bourse d'échanges de Beuzeville (27).** *Organisé(e) par Beuzeville roule des mécaniques, Jean-Marc Brasy, 79 chemin du Grand Clos, 27210 Beuzeville. T. : 06 88 20 81 11.* Rassemblement de véhicules anciens et bourse d'échanges. *Tarif(s) de location : 3 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **9e Rassemblement de véhicules anciens à Robert-Espagne (55).** *Organisé(e) par Tennis Club de Robert-Espagne, rue de Trois Fontaines, 55000 Robert-Espagne. T. : 06 64 32 77 53. - nicosaillet@hotmail.com.* Exposition statique d'autos et motos anciennes, bourse aux pièces, rallye touristique, tom-

L'AIGLE (61) Dimanche 21 Octobre 2018
Hall du Grû de 8h à 18h
21è BOURSE D'ÉCHANGE
Autos, Motos, Tractos et dérivés
Expo : 80 ans TRACTION 15/6
Entrée visiteurs gratuite - Restauration sur place - Parking réservé aux véhicules anciens
Renseignement et inscription : LES AMIS DE LA TRACTION - MICHEL FÉRET
112 av. du Mont Saint-Michel - 61300 L'AIGLE - Tél : 02 33 24 01 67
www.lesamisdelatraction.fr

bola (1 stage de pilotage à gagner). *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

■ **Rétroland à Landrecies (59).** *Organisé(e) par UCA Landrecies Dynamic, 27 avenue du général de Gaulle, 59550 Landrecies. T. : 06 10 48 15 58.*
Exposition de voitures et motos anciennes, d'exception et de prestige, bourse d'échanges. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h30.*

■ **11e Auto Moto Rétro à Matzenheim (67).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Mairie, 67150 Matzenheim.*
Au collège Saint-Joseph, rassemblement de véhicules anciens et de youngtimers. Tombola (1 Solex à gagner). *Horaires : 9h-18h.*

■ **Mercurey Rétro Piston (71).** *Organisé(e) par MW Sport, rue du Pont Latin, 71640 Mercurey. T. : 06 11 35 01 47 ou 06 07 53 01 11.*
Rassemblement de véhicules anciens et bourse aux pièces. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : toute la journée.*

■ **Italian Classic Car Meeting à Val Saint-Lambert (Belgique).** *Organisé(e) par ICCB, rue du Monastère, 4100 Seraing. T. : 0032 496 625 230. - www.iccb.be.*
Dans le parc du château, exposition de voitures italiennes de plus de 25 ans. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 11h-17h.*

Du 7 au 11 septembre

■ **Voyage en Picardie (80).** *Organisé(e) par Club Angevin de Véhicules d'Epoque, 112 allée du Grand Servial, 49000 Angers. T. : 06 86 13 18 94.*
Visite de la cathédrale d'Amiens et du quartier Saint-Leu, repas et spectacle à Ailly-sur-Noyé, traversée de la Baie de Somme, balade pédestre à Saint-Valéry-sur-Somme.

8 et 9 septembre

■ **40e Bourse d'échanges de Colomiers (31).** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr*
Au Hall Comminges, pièces et accessoires, expo autos-motos. parking réservé aux anciennes. *Tarif(s) de location : 8 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **26e Bourse de Créhange (57).** *Organisé(e) par Auto Rétro 57, 7 carreau de la Mine, 57690 Créhange. T. : 03 .87 93 04 78.*
Au complexe sportif, pièces, miniatures, automobilia, exposition sur le thème La Peugeot 203 et ses contemporaines et tombola avec une ancienne à gagner. *Tarif(s) d'entrée : 6 euros, gratuit pour conducteur des véhicules de + de 30 ans avec un repas offert (2 si inscription sur internet). Horaires : 8h-19h (samedi), 9h-18h (dimanche).*

■ **8e Citronnades de Sainte-Marie-la-Mer (66).** *Organisé(e) par Association Citronnades, 36 rue de Turenne, 66100 Perpignan. T. : 06 12 18 25 75. - citronnades.wixsite.com*
Rassemblement d'anciennes Citroën, stands, expo statique, animations mécaniques, concours d'élégance, démonstrations, parade... *Tarif(s) de location : 10 à 35 euros. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h30-18h.*

9 septembre

■ **Rassemblement annuel à Artemare (01).** *Organisé(e) par Association des Véhicules Anciens du Valmorey, Philippe Séchet, 23 grande Rue, 01510 Artemare. T. : 06 24 45 62 20. - president.avaval@outlook.fr.*
Exposition d'autos et motos de collection, célébration des 120 ans de la marque Renault. Bourse d'échanges et animations diverses. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **Les Belles d'autrefois à Broglie (27).** *Organisé(e) par Association pour l'Avenir de Broglie, Place des Trois Maréchaux, 27270 Broglie. T. : 06 85 69 68 37.*
Exposition de toutes voitures anciennes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h.*

■ **Festival des Vieilles Roues à Thignonville (45).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 15 rue de Morville, 45300 Thignonville. T. : 06 20 06 26 28.*
Au terrain de sport, exposition d'autos, motos et tracteurs, bourse aux pièces détachées, marché d'automne. Emplacement gratuit pour les exposants. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **Exposition de voitures anciennes à Wervicq (59).** *Organisé(e) par Les Bielles Mécaniques Wervicquoises, 28 gravier du Robinet, 59117 Wervicq-Sud. T. : 03 20 39 53 29.*
Au château Dalle, voitures anciennes et youngtimers, véhicules militaires, stands divers. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h, défilé à 15h.*

■ **Les Belle Cosaciennes à Compiègne (60).** *Organisé(e) par Les Belles Cosaciennes, 1 rue Aubrelicque, 60200 Compiègne. T. : 06 82 61 34 12.*
Rassemblement de voitures et motos anciennes d'avant 1975 et concours d'élégance. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

■ **Vélomotors and Soul à Montfort-L'Amaury (78).** *Organisé(e) par Le Loisir de Conduire, 1 allée des*

Cèdres, 78490 Montfort-l'Amaury. T. : 06 08 73 58 68.
Au départ de Montfort-L'Amaury, balade touristique de 80 km.

■ **6e Rétro du Vexin (95).** *Organisé(e) par Mairie, 1 rue de la Mairie, 95450 Sagy. T. : 01 34 66 39 40.*
Concentration de véhicules anciens et bourse. *Tarif(s) de location : 12 euros le m² (place couverte), 20 euros les 5 x 5 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

Du 14 au 16 septembre

■ **Rallye des Pyrénées à Espelette (64).** *Organisé(e) par Les Rallyes de la Marterie, RD 710, 24260 Saint-Félix-de-Reillac-et-Mortemart. T. : 06 25 74 01 69.*
Au départ d'Espelette et à l'arrivée de Collioure, circuit d'environ 1 000 km limité à 12 voitures de sport.

15 septembre

■ **2e Exposition de véhicules anciens au Touvet (38).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Maison des Associations, boîte n°2, 52 avenue de Montfillon, 38620 Le Touvet. T. : 06 66 53 10 13 ou 06 58 29 98 50. - www.cdftouvet.free.fr - pperrau@gmail.com.*
A la salle du Bresson, exposition de véhicules anciens et bourse d'échanges (pièces détachées, documentation, miniatures, accessoires...). *Tarif(s) de location : 10 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h.*

Du 15 au 26 septembre

■ **Rallye Iberica Gazoline 2018 (Espagne, Portugal).** *Organisé(e) par Savane Aventure, 6 chemin de l'Antenne, 76530 Grand-Couronne. T. : 09.67.32.73.74 ou 06.81.10.79.49.*
Rallye touristique réservé à des véhicules âgés de 30 ans et plus. Départ de Bilbao, arrivée à Pampelune en empruntant les chemins de Compostelle avec étapes à Oviedo, Cangas del Narcea,Saint-Jacques-de-Compostelle, Esposende (deux nuits), Viseu, Salamanque, Ségovie et Burgos. Détour par les Bardenas, désert minéral évoquant l'Atlas Marocain et le Grand Canyon. COMPLET. *Frais d'engagement : 1.350 euros par pers. en demi-pension + 1% pour assistance à la personne. Inclus assistance mécanique.*

15 et 16 septembre

■ **4e Bourse d'échanges à Hagetmau (40).** *Organisé(e) par Hagetmau Méca Passion, 810 avenue Corisande, 40700 Hagetmau. T. : 06 73 19 70 85.*
Aux Arènes, exposition et vente d'autos, motos, tracteurs, miniatures et modélisme. Tombola avec une Renault 4 à gagner. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

16 septembre

■ **3e Ronde historique des Bords de l'Ain à Varambon (01).** *Organisé(e) par CMBA, 400 rue des Rives de l'Ain, 01160 Varambon. T. : 06 63 61 32 29.*
Balade au road-book. *Horaires : 8h30-17h. Frais d'engagement : 60 euros/équipage.*

■ **25e Bourse d'échanges à Mézidon-Canon (14).** *Organisé(e) par Rétro Auto Club Normand, BP 155, 14010 Caen Cedex.*
Au Parc du château du Breuil, pièces détachées, documentation, accessoires.... *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **8e Journée Rétro au château d'Etrabonne (21).** *Organisé(e) par Association Vallée de la Vingeanne, 6 route d'Oisilly, 21310 Champagne-sur-Vingeanne. T. : 06 31 86 13 69.*
Exposition d'autos et motos de collection, bourse d'échanges, vide-garage, balades en anciennes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 11h.*

BOURG-EN-BRESSE - 01
Marché couvert - Avenue Maginot - De 9 h à 18 h
21e BOURSE D'ÉCHANGES
Dimanche
21 OCTOBRE 2018
9 h à 18 h
Thème : ALLEMANDES
Entrée : 4 € (gratuit pour les -14 ans accompagnés)
VISITEURS EN ANCIENNE PARKING RÉSERVÉ (1 entrée gratuite)
Contact : 06 14 31 56 24 - 04 74 42 32 29 - j.corr@orange.fr

Les babyboomers au Maroc : une aventure à partager !
11 EME BABYBOOMER'S ADVENTURE
2009 - 2019
RAID HISTORIQUE
2 ROUES MOTRICES ET 4X4 ANTERIEURS A 1995
DE MARRAKECH A MARRAKECH
DU 23 AVRIL AU 2 MAI 2019
YANN DUFFILLOT : 06 78 74 44 79
PHOTO MICHEL LAMINOU
SPYD ORGANISATION
BRODATA+ www.brodataplus.fr
Michel Pierre HERBORISTERIE.COM
www.babyboomersadventure.com
HAFA
CGL
Aldabra Voyages

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, Service Agenda, 50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud

Date : ..... 2018 Intitulé : .....

Organisé par : .....

Adresse de l'organisateur : .....

CP ..... VILLE .....

Téléphone : ..... ou ..... Fax .....

Site internet : ..... email : .....

Lieu précis de la manifestation : ..... Dpt (ou pays) : .....

Résumé : .....

.....

.....

.....

Tarifs de location : ..... Tarifs d'entrée : .....

Frais de participation : ..... Horaires : .....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE

■ **Balade des Belles d'automne à Romans-sur-Isère (26).** *Organisé(e) par Kiwanis Club de Romans, L'Atelier, 26750 Saint-Paul-lès-Romans. T. : 06 34 32 34 80.*
Randonnée au road-book réservée aux véhicules de + de 30 ans ou d'exception. *Horaires : 8h-17h. Frais d'engagement : 35 euros par pers.*

■ **Journée du Patrimoine à Colomiers (31).** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr*
Sortie en Haute-Garonne à la découverte de sites classés.

■ **La Lotoise à Vayrac (46).** *Organisé(e) par Rétro Twin Vayracois, 136 avenue de Brive, 46110 Vayrac. T. : 05 65 32 68 49.*
Au départ du marché de Vayrac, rallye touristique exclusivement féminin de 80 à 100 km. *Horaires : 9h30-16h. Frais d'engagement : 40 euros par équipage.*

■ **7e Montée historique de La Pommeraye (49).** *Organisé(e) par Ecurie Anjou, BP 12, 49620 Mauges-sur-Loire. T. : 06 84 94 32 56.*
Réservé aux véhicules d'avant 1995 et aux GT et véhicules de prestige. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h.*

■ **La Pêche et les Tacots à Feldkirch (68).** *Organisé(e) par AAPPMA Bassin Potassique, 9 rue Jacques Preiss, 68270 Wittenheim. T. : 06.83.96.15.74 ou 06.81.57.00.49. - jackyahr@live.fr.*
Aux Étangs, exposition de véhicules anciens (autos, motos, camions, tracteurs) et pêche sportive à la grosse truite. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-17h.*

■ **Sortie Patrimoine à La Flèche (72).** *Organisé(e) par CAVE, 112 allée du Grand Servial, 49000 Angers. T. : 06 86 13 18 94.*
Visite du Prytanée et de la Halle aux Blés.

■ **10e Rassemblement de véhicules anciens à La Roche-sur-Foron (74).** *Organisé(e) par Rétraumobile Club de Haute-Savoie, BP 87, 74803 La Roche-sur-Foron Cedex. - www.retraumobileclub74.fr.*
Exposition sur le thème des 120 ans de Renault, balade au road-book, bourse aux pièces détachées et baptêmes en anciennes.

■ **Bourse d'échanges à Piolenc (84).** *Organisé(e) par AVRP2R, 73 chemin des Sables, 84420 Piolenc. T. : 04 90 29 63 05.*
Place Michel Barthou, autos, motos, accessoires, vide-garage, exposition de véhicules anciens. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

Du 21 au 23 septembre

■ **1er Salon Auto Moto Classic de Toulouse (31).** *Organisé(e) par Toulouse Evénements, Rond-Point Michel Bénech, 31030 Toulouse Cedex 4. T. : 05 62 25 45 45.*
Au Parc des Expositions, rassemblement de plus de 400 véhicules anciens, un hommage sera rendu à l'industrie automobile française du début du XXe siècle. Vente aux enchères le samedi d'une cinquantaine de véhicules. *Tarif(s) d'entrée : 12 euros, 7 euros pour les 10-16 ans, gratuit pour les - de 10 ans. Horaires : 10h-21h (vendredi), 10h-19h (samedi), 10h-18h (dimanche).*

22 septembre

■ **10e Jumbo-Run à Etampes (91).** *Organisé(e) par Chemea, 14 rue de Fromenteau, 91940 Gometz-le-Châtel. T. : 01 64 91 92 20. - www.chemea.fr*
Au départ de 4 villes différentes (Gometz-le-Châtel, Epinay-sur-Orge, Champcueil et Dourdan) et à l'arrivée d'Etampes, boucle de 100 km en deux étapes au profit du Comité pour le Handicap Mental Enfant et Adulte (CHEMEA) qui vient en aide aux personnes en situation de handicap. Manifestation ouverte aux motos, side-cars et voitures anciennes, avec le parrainage de Rémi Julienne.

■ **Rallye dans le Vexin Français (91).** *Organisé(e) par Start Experience, 50 bis bd du Général Leclerc, 92200 Neuilly-sur-Seine. T. : 06 01 28 24 08.*
Au départ du Vexin Français et à destination de Montlhéry en passant par la Vallée de Chevreuse. *Horaires : à partir de 9h. Frais d'engagement : 490 euros par équipage.*

22 et 23 septembre

■ **18e Ronde des Fermes et des Châteaux en Picardie (02).** *Organisé(e) par L'Alpine Francilienne, 12 rue Charlemont, 77280 Othis. T. : 01 60 03 28 08 ou 06 15 45 15 33.*
Au départ d'Othis, parcours à travers le Valois. *Frais d'engagement : à partir de 230 euros.*

■ **17e Fête des Vieilles Mécaniques à Champagnac-de-Belair (24).** *Organisé(e) par Les Vieilles Mécaniques du Périgord Vert, Mairie de Champagnac, 24530 Champagnac-de-Belair. T. : 06 62 67 05 57.*
Exposition de véhicules anciens, bourse d'échanges et vide-greniers. *Tarif(s) de location : 1,50 euro le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **Auto Moto Rétro de Rouen (76).** *Organisé(e) par Rouen Expo Evènements, 48 avenue des Canadiens, 76120 Le Grand-Quevilly. T. : 02 35 18 28 28.*
Exposition de véhicules anciens et bourse d'échanges. *Horaires : 9h-19h le samedi, 9h-18h le dimanche.*

23 septembre

■ **Exposition de véhicules anciens et youngtimers à Najac (12).** *Organisé(e) par Auto-Moto-Rétro Najac 12, 3 rue Lapeyrade, 12270 Najac. T. : 06 33 35 00 01. - jacques-gauchy@orange.fr.*
Exposition de voitures, motos, tracteurs et véhicules militaires, bourse d'échanges. Tombola gratuite. Clubs bienvenus. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-19h.*

■ **18e Bourse de Montendre (33).** *Organisé(e) par Les Vieilles Bielles de Donnezac, Le Jard Braguès, 33860 Donnezac. T. : 05 57 58 08 91 ou 06 04 41 28 42. - sicaud.sylvette@orange.fr.*
A la salle des Fêtes, autos, motos, parking pour anciennes. *Tarif(s) de location : 1,50 euro le m/l (ext.), 3 euros le m/l (int.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-19h.*

■ **Rassemblement de véhicules anciens à Péage-de-Roussillon (38).** *Organisé(e) par Club Chromes et Coussinets, 42 rue Adolphe Garilland, 38550 Péage-de-Roussillon. T. : 06 09 41 33 38.*
Sur la place du Château, ouvert à tout types de véhicule ancien. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 8h.*

■ **15e Maxi 5 à Savenay (44).** *Organisé(e) par Grand Tourisme Orvaltais, Jean-Paul Durand, 34 rue Hubert de la Brosse, 44700 Orvault. T. : 06 07 46 62 59.*
Sur le parking de l'Hyper U, rassem-

blement de véhicules anciens et sportifs. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h30-13h.*

■ **8e Exposition de véhicules anciens à Baupte (50).** *Organisé(e) par Les Jantes Dames Bauptoises, Le Bourg, 50500 Baupte. T. : 06 78 92 .13 69.*
Exposition de véhicules anciens (civils, militaires, populaires, d'exception, GT, sportifs...). *Tarif(s) d'entrée : 3 euros (gratuit pour les - de 12 ans). Horaires : 10h-18h.*

■ **Virade des Rois à Saint-Germain-en-Laye (78).** *Organisé(e) par Vaincre la Mucoviscidose, Bernard Gasteuil, 7 allée des Charmes, 78480 Verneuil-sur-Seine. T. : 06 81 35 36 74. - www.viradedesrois.fr.*
Sur l'esplanade du château de Saint-Germain, rassemblement de voitures anciennes (exposition statique et baptêmes), au profit de l'association Vaincre la Mucoviscidose.

■ **Rétrobroc à Sucy-en-Brie (94).** *Organisé(e) par Sucy Classic Club, 21 allée des Blancs, 94470 Boissy-Saint-Léger. T. : 06 09 18 21 96.*
Bourse et exposition de véhicules anciens. *Tarif(s) de location : 5 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

29 et 30 septembre

■ **5e Auto Rétro du Soleil au Grau-du-Roi (30).** *Organisé(e) par Rotary Club, Camping du Soleil, 30240 Grau-du-Roi. T. : 04 66 51 50 07.*
Rassemblement de voitures anciennes et bourse d'échanges au profit de l'association Rêves. Tombola avec une 2 CV4 de 1974 à gagner. *Tarif(s) d'entrée : gratuit, tombola à 2 euros. Horaires : 9h-19h.*

■ **Antic Auto Festival d'Occitanie à Pézenas (34).** *Organisé(e) par Les Piscenoises d'Antan, François Thoulouze, 34120 Pézenas. T. : 06 10 10 10 75. - www.lespiscenoisesdantan.com.*
En plein centre de Pézenas, exposition de 500 voitures anciennes, concours d'élégance, sortie au road book, bourse d'échanges, échoppes vintage. *Tarif(s) de location : à partir de 10 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-minuit (samedi).*

■ **3e Rallye des Coteaux historique à Rilly-la-Montagne (51).** *Organisé(e) par Ecurie des Coteaux, Viviani Leofold, 26 rue Pasteur, 51220 Courcy.*
Rallye de régularité en trois étapes, dont une de nuit, ouvert aux voitures de 1950 à 1989. *Frais d'engagement : 170 euros.*

Du 29 septembre au 1er octobre

■ **Rétrospective des voitures de sport à l'île de Ré (17, 31).** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr*
Rallye au départ de Toulouse et à destination de l'île de Ré.

30 septembre

■ **Rallye à Nanteuil-le-Haudouin (03).** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Passion, Michel Vergnal, 1 rue des Droits de l'Homme, 03190 Verneix. T. : 07 82 23 89 42. - www.clubautoretropassion.fr - carp.vergnal@laposte.net.*

■ **Balade dans le Sauternais à Rions (33).** *Organisé(e) par Triumph Club de France - Périgord, Les Chauffours, 24510 Sainte-Alvère. T. : 05 53 57 11 15 ou 06 19 05 22 11.*
Visite de vignobles et exposition de véhicules anciens à l'occasion de la Journée de l'artisanat.

■ **8e Traversée de Nantes (44).** *Organisé(e) par Grand Tourisme Orvaltais, Jean-Paul Durand, 34 rue Hubert de la Brosse, 44700 Orvault. T. : 06 07 46 62 59.*
Ouverte aux voitures de plus de 30 ans et aux motos de plus de 40 ans.

■ **Sortie à Châtelais (53).** *Organisé(e) par CAVE, 112 allée du Grand Servial, 49000 Angers. T. : 06 86 13 18 94.*

■ **Les Vieilles Mécaniques de Lantignié (69).** *Organisé(e) par Les Vieilles Mécaniques Beaujolaises, 17 route de Beaujeu, 69430 Lantignié. T. : 04 74 69 26 16.*
Exposition de véhicules anciens, bourse d'échanges autos, motos, véhicules agricoles, miniatures et baptêmes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **Balade à Decauville (72).** *Organisé(e) par CAR Le Mans et RMS, 276 bd Demorieux, 72100 Le Mans. T. : 06 03 12 79 20.*
Au profit de l'association caritative Rêves. *Horaires : 9h-18h.*

■ **3e Festival des Belles Anciennes à Dampmart (77).** *Organisé(e) par A la recherche des autos perdues, Mairie, 6 allée du Moulin de la Saule, 77600 Guermantes. T. : 07 68 43 07 70.*
Au gymnase, rassemblement de voitures anciennes et de collection de plus de 30 ans. Circuit d'environ 60 km dans la campagne briarde, concours d'élégance et animations diverses. *Horaires : à partir de 9h.*

PROS OU PARTICULIERS, PROFITEZ D'UNE OFFRE EXCEPTIONNELLE

UNE ANNONCE AVEC PHOTO POUR SEULEMENT 7€ PAR MOIS*

VENDRE OU ACHETER N'AURA JAMAIS ETE AUSSI FACILE !

* 10€ si vous n'êtes pas abonné à *Gazoline*

Pièces neuves pour Alfa Romeo anciennes
1998-2018
Victor Parts fête ses 20 bougies
victorparts.com
02 28 001 110
victor@victorparts.com

Equipez votre véhicule de collection de CEINTURES DE SÉCURITÉ
Homologation ECE R16-4
LA PAIRE A ENROULEURS 199€
FIXES 109€
VENTRALES 79€
+ Frais de port 13€
EURO TRADING
ZI - 6 rue de l'Industrie - 67730 Châtenois
Tél. : 03 88 82 04 58 - Fax : 03 88 82 70 54
e-mail : info@ceintures-de-securite.com
www.ceintures-de-securité.com

Tél. 06 45 27 53 30
Scuderia 116
PIÈCES EN STOCK
OUVERT TOUT L'ÉTÉ
Spécialiste Alfetta, GTV et dérivés
www.scuderia116.fr

GAZOLINE
Service Petites Annonces
50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
Tél.: 01 47 11 20 42
Mail : pa@sepa.hommell.com

ID-DS PIÈCES
La meilleure pièce pour votre auto en stock sur notre nouveau site internet !
www.tomverheyden.com
Tél. 0032 475 931 789

Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 155 Twin Spark 1,8l 16V de 1997, 1re main, dossier d'entretien. Prix : 900 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Alfa Romeo 2000 Spider Coda Tronca de 1973, très bel état, roule très bien, vendue révisée, pas de rouille, matching numbers vendue avec ses sièges d'origine. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Alfa Romeo Giuilia 1300 Nuova Super, CG Normale, état mécanique excellent, très bon état carrosserie, parcours toutes distances. Prix à débattre. Tél.: 06 61 33 60 68 (dépt. 42).

AMC

AMC Matador de 1977, française d'origine, très entretenue, environ 7 000 € de factures récentes BVA, 4 vraies places, gros V8, roule parfaitement, très saine. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

AUSTIN

Austin Mini 1100 de 1988, 98 000 km, CT OK, toute révisée noire, très belle, à voir. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

AUTOBIANCHI

Autobianchi Eden Roc de 1965, très belle, en parfait état. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

BMW

BMW 325 TDS break entière, pneus neufs, à remettre en route. Tél.: 06 43 33 21 69 (dépt. 31).

BMW 325 TDS E36 break de 1997, pneus neufs, radiateur, pompe à eau neufs, pompe injection refaite 230 000 km, arrêtée 8 mois actuellement 250 000 km. Prix : 2 950 € ferme. Tél.: 06 43 33 21 63 (dépt. 31).

BMW 525 TDS break de 1992, noir, crochet d'attelage, CT OK du 12/04/2018. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

BMW 728i de 1982, parfait état, 140 000 km, 2e main, gris métal foncé, aucun travaux à prévoir. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

BMW 728i de 07/1983, 170 000 km, int. tissu bleu, BV5, CGN, jantes TRX, état correct, type FE71S5, bleu pétrol. Prix : 500 €. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).

Véhicules de collection
Ets Blondeau
Ventes - Réparations - Pièces détachées
TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES POUR DS ET SM
EXPÉDITION RAPIDE
PIÈCES MOTEUR, ÉCHAPPEMENT, HYDRAULIQUE, ALLUMAGE, CARROSSERIE...
01 42 87 90 07
www.blondeauds.fr
198, rue de Paris - 93100 Montreuil - Fax 01 42 87 72 44 - contact@blondeauds.fr

Restauration
Ma petite Italienne
ALFA ROMEO pièces d'origine
Vente de Pièces d'Origine
Ma Petite Italienne
Véhicules Anciens Italiens - Restauration - Vente - Pièces d'origine
37530 Nazelles-Negron - Renseignements au 02 42 200 116 - info@mapetiteitalienne.com

CADILLAC

Cadillac Deville cabriolet de 1969, bon état général, roule très bien, vitres et capote électriques. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CITROËN

Citroën 2 CV 4 de 1972, 126 500 km d'origine CT OK, CG collection, 4 pneus neufs, + batterie neuve. Prix : 6 500 €. Tél.: 06 76 33 34 36 (dépt. 72).

Citroën 2 CV 6 de 1974, 2e main, moteur échange standard Citroën, frein AV refait, CT OK valable 17/05/2020, sièges AV séparés, ancien mécanicien Panhard. Prix : 4 500 €. Tél.: 03 85 84 09 27, HR (dépt. 71).

Citroën 2 CV 6 du 23/08/1979, CT OK, intérieur, sièges, capote, pneus freins, embrayage neufs. Prix : 7 500 € à débattre. Tél.: 06 85 02 60 15 (dépt. 13).

Citroën 2 CV 6 de 1980, 76 000 km, CG Collection, CT OK en 2015, visible près de Montereau. Prix : 2 500 €. Tél.: 06 62 90 83 90 (dépt. 77).

Citroën 10HP type A Torpedo de 1921, 4 places, 3 portes, CGC, batterie, pneus neufs, sellerie capote, peinture belle patine, fonctionne bien. Tél.: 06 74 61 14 17 (dépt. 28).

Citroën 2 CV de 1979, 72 000 km, superbe Torpédo/cabriolet construction unique avec peinture neuve suivant déco proto Citroën, avec freins à disques, carte grise normale (Cause santé). Faire offre. Tél.: 07 68 56 54 00, maracine1@gmail.com (dépt. 44).

Citroën 2 CV de 1984, véritable 2 CV France 3, attestée par le conservatoire Citroën, très bon état général. Contrôle technique moins de 2 mois. Prix : 10 200 €. Tél.: 06 76 21 69 07, vincent.gavot@gmail.com (dépt. 74).

Citroën 2 CV AZA2 de 1971, allumage, batterie, moteur, pneus neufs, carrosserie, capote intérieur très bon état. Cote LVA. Tél.: 06 74 31 06 06 (dépt. 17).

Citroën 2 CV Charleston de 1980, gris/noir, 90 000 km, état concours + Citroën 2 CV bleu ciel, très bon état. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Citroën Ami 8 break pour pièces. Prix : 380 €. Tél.: 06 31 48 74 44 (dépt. 61).

Citroën BX GTi, CGN, en l'état, affaire cause santé. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 07 09 09 25 (dépt. 04).

Citroën CX break de 1986, série 2, essence, CT OK, intérieur et extérieur en bon état, pas de corrosion perforante. Prix : 2 350 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

Citroën CX Reflex 1982, essence, CG très saine peinture à prévoir et révision sellerie ok moteur tournant 116 000 km. Prix : 1 350 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

Citroën CX25D break de 1979, 100 000 km, à finir + Citroën C25TD de 1984 break face avant à changer + CX25D break de 1991, 70 000 km réels + stock de pièces. Tél.: 06 71 03 23 59 (dépt. 63).

Citroën DS Spécial de 1973 + DS 20 de 1973, à restaurer. Prix : 5 000 € les deux. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Citroën DS21 Pallas de 1967, boîte hydrau, CT OK, saine, bel intérieur, tissus rouge origine, poste : CE FM, 134 000 km, révisée fiable, roule bien. Tél.: 06 07 05 41 79 (dépt. 70).

Citroën DS23 iE, mars 1975, 74 767 km d'origine, 3e main, teintée AC527AS, part toutes distances, restaurée à neuf, cotée 42 000 € à négocier. Tél.: 06 58 75 19 65 (dépt. 73).

Citroën GSA Spéciale de 1983, à restaurer. Tél.: 06 71 15 25 44 (dépt. 78).

Citroën GSA X3 de 1981, CG, saine moteur tournant 100 000 km, peinture ok prévoir révision et sellerie. Prix : 1 450 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

Citroën Traction 11C de 1955, à rénover, complète, tourne, nombreuses pièces neuves. Prix : 5 000 € à débattre. Tél.: 06 64 23 72 95 (dépt. 13).

E.N.P.I.
... pour une auto bien finie
FABRICATION ARTISANALE SELLERIE ENPI GARANTIE
Sellerie en atelier ou en prêt-à-poser, caoutchoucs...
Chemin de Lésigny à La Jonchère
77150 LESIGNY
Tél.: 01.60.02.07.24 - Fax: 01.60.02.15.07
catalogue en ligne - promotions - paiement sécurisé sur notre site
courrier@enpi-retro-auto.com - www.enpi-retro-auto.com

RGParts distributeur France Wagner
Pièces, lubrifiants et produits de restauration pour véhicules de collection
Kit restauration réservoir:
non seulement **garanti** pour le Sp98, Sp95, E10 et diesel mais également pour **E85, 100% éthanol**, carburant aviation et toutes huiles.
Lubrifiants et additifs dédiés aux anciennes (**ATF type F**, SAE30, protection éthanol, graisse spéciale boîtier de direction...)-nettoyage ultrasons carburateurs
20 rue des Hirondelles - 67100 Strasbourg - www.rgparts.com

CLASSIC AUTO
MAINTENANT NOUVEAU
Plus de 990.000 articles
Tous les Coupés et les Berlines
125 / 127 / 128 / 130 / 131
500 / 126 / 124 / 600 / 850
Également pièces ABARTH
FIAT 11-2300 / X1/9 / Ritmo
Delta Integrale Montecarlo
A112 Fulvia Beta Dino
ONLINE SHOP
www.classic-auto.eu

RCA ROBRI
Pièces pour votre :
RENAULT 4CV•Dauphine•R4•R8•R10•Juva Frégate•Floride•Caravelle.
PEUGEOT 201•203•204•301•304•403•404•604.
CITROEN Traction•DS•2CV et dérivés...
SIMCA 5•6•8•9•P60•Ariane•Chambord etc...
Océane•Plein Ciel•Simca 1000.
Et aussi FORD Vedette, VESPA 400, ALPINE A110..
Catalogue et Commande en Ligne sur
rca-robri.com
Paiement en ligne sécurisé
Fabrication de pièces plastiques à l'unité sur modèle.
Selleries à la demande ou en "prêt-à-poser".
48 BIS RUE DU DR VINAVER 78520 LIMAY
UNIQUEMENT SUR RENDEZ VOUS
mail:maillerca@wanadoo.fr
tel: 01 34 79 12 60

Ventes autos (suite)

CITROËN

Citroën Visa Club 10 cyl. de 1986, état exceptionnel, 98 000 km origine, très entretenue toujours garage, int./ext. mécanique parfait état, donne avec 2e Visa, 97 000 km. Prix : 1 900 € à débattre. Tél.: 06 03 07 00 03 (dépt. 56).

Citroën XM de 1991, diesel, 7 cv, gris métal, jante alu, 361 000 km, problème joint de culasse, très bonne carrosserie. Tél.: 02 38 36 97 02 (dépt. 45).

Citroën XM turbo D de 12/1992, à restaurer ou pour pièces, bon moteur. Prix : 600 €. Tél.: 06 10 35 24 34 (dépt. 51).

Citroën XM turbo diesel de 1993, exclusive boîte automatique, 140 000 km, CT OK. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 22 42 14 09 (dépt. 83).

DAIMLER

Daimler de 1990, 172 000 km, non garantis, gris métal moyen, int. cuir noir, toit ouvrant, prix à débattre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

FIAT

Fiat 124 Spider Sport BS1 de 1970, rare 1re version 1600 cm³ 2 carbus, gros dossier de suivi sur 10 ans, 4 places, très bonne mécanique et carrosserie, prévoir éventuellement peinture, très saine. Petit prix, sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Fiat 124 Sport 1600 de 1968, boîte 4 avec pipe 2 carburateurs Weber double corps, roule bien, châssis non corrodé, 108 000 km, bel intérieur, jolie couleur ext. Tél.: 06 07 05 41 79 ou 03 84 31 58 42 (dépt. 70).

Fiat 500 L de 1970, bleu foncé, bon état, d'origine. Prix : 5 800 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Fiat 500 L de 1970, bon état, entretenue, roule tous les jours, contrôle technique ok. Prix : 5 800 €. Tél.: 06 72 80 21 45 (dépt. 26).

Fiat 500F de 1970, pas de corrosion, moteur refait, démarreur et dynamo neufs, état d'usage. Vendue cause santé. Prix : 5 800 €. Tél.: 06 80 01 08 94 (dépt. 69).

Fiat Panda de 1997, 124 000 km d'origine, très bon état. Prix : 1 300 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

FORD

Ford Scorpio Ghia de 1990, 4 portes, toit ouvrant, toutes options, 1re main, boîte auto, bleu nuit, intérieur cuir, prix à débattre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Ford V8F 492VED du 29/06/1951, noire, freins pneus neufs véhicule en état tournant petites finitions CGN CT OK. Prix : 8 000 €. Tél.: 06 85 02 60 15 (dépt. 13).

HONDA

Honda Prelude de 1988, belle auto, 73 000 km certifiés, toujours couchée au garage, non fumeur, peinture refaite par pro, entretien suivi. Prix à débattre. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

INNOCENTI

Innocenti De Tomaso turbo de 1987, 48 000 km d'origine certifiés, 1re main. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

JAGUAR

Jaguar MK2 de 1961 en 2,4l Overdrive, restauration intégrale, très belle voiture, dossier photo et factures. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Jaguar XJ6 4,2l de 1978, sans rouille, restauration mécanique intégrale avec factures, vert anglais, cuir beige, climatiseur, etc. Reste peinture. Prix : 12 000 €. Tél.: 06 80 78 43 76 (dépt. 50).

LADA

Lada 1200 S de 1988, 46 000 km, entièrement révisée, nombreuses pièces neuves, carte grise et contrôle technique en règle. Prix : 6 200 €. Tél.: 04 90 39 45 66 ou 06 15 04 38 04 (dépt. 84). www.pièces-lada.fr.

Lada 2107 1500 cc de 1985, 24 900 km, entièrement révisée, nombreuses pièces neuves, carte grise et contrôle technique en règle. Prix : 3 500 €. Tél.: 04 90 39 45 66 ou 06 15 04 38 04 (dépt. 84). www.pièces-lada.fr.

LANCIA

Lancia Dedra SW break de 04/1998, bleue, 179 000 km, moteur 1,8l VVT 130 ch, toutes options, à redémarrer car arrêt depuis 2012, prévoir une grosse révision. Prix : 1 300 € à débattre. Tél.: 07 71 16 48 90 (dépt. 54).

Lancia Flavia 1800 de 1964, entièrement restaurée et expertisée à 25 500 €. Tél.: 06 10 53 10 62 (dépt. 58).

LAND ROVER

Land Rover 109 de 1964, pick-up essence, type 109 série 2A, à restaurer démonté CG + 1 moteur + 1 BV. Prix : 3 500 € à débattre. Tél.: 06 85 30 35 09 (dépt. 33).

Land Rover série II A de 1963, type 88, restauré par prof. excellent état châssis mécanique pneus TT bat. amort. Sceller neufs, peinture int./ext. access. équip. Land fiable. Prix : 8 000 € négociable. Tél.: 06 85 66 28 58 (dépt. 67).

MERCEDES

Mercedes 190 injection de 1987, boîte 5, toit ouvrant, bon état général, 177 000 km, échange possible. Prix : 1 450 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

PIECES - Fulvia .COM
Pièces en stock
Livraisons partout en France
Toutes les pièces pour votre Lancia Fulvia 1300 & 1600
Allumage + Alimentation + Boite de Vitesse + Carburation + Moteur
Carrosserie + Châssis + Chauffage + Échappement + Eclairage
Electricité + Embrayage + Freinage + Intérieur + Refroidissement
Sellerie + Suspension + Trains et Direction + Transmissions
WWW.PIECES-FULVIA.COM
Pour tout renseignement :
04.76.38.90.73
contact@pieces-fulvia.com
PayPal

Mercedes 190D 2,5l de 1989, 300 000 km, freins, embrayage, pneus sup. moteur changés + E200 CDi, freins changés, CT OK. Tél.: 06 71 03 23 59 (dépt. 63).

Mercedes 190D 2,5l de 1990, 2e main, 280 000 km, entretien suivi, rouge intérieur, cuir toit ouvrant, à voir sur place. Prix : 2 500 €. Tél.: 04 50 56 47 18 (dépt. 01).

Mercedes 200 de 1970, diesel, CG, caisse 115, intérieur skaï correct, sans moteur et une deuxième identique pour pièces complète, échange possible. Prix : 1 500 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

Mercedes 200 de 1982, diesel, CT OK, jantes alu Mercedes, pas de corrosion, 249 000 km, intérieur ok. Prix : 2 250 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

Mercedes 200 E de 1989, blanche, 168 000 km, DA, FC, TOE, clim, ABS, BM5, 4 cyl. inj. 130 ch, embrayage + émet. + récept. neufs, 4 pneus neufs, + nbses pièces neuves, CT OK du 23/03/2018 + revue technique. Tél.: 06 80 91 50 55 (dépt. 13).

Mercedes 220 D 115.110 de 1975, CG, mécanique ok, caisse état moyen, dans l'état. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

Mercedes 230 E de 1989, 9 CV, CG, 335 000 km, CT OK, bon état. Prix : 1 600 € à débattre. Tél.: 06 46 13 33 21 (dépt. 43).

Mercedes 260 E AMG de 1986, blanche, 120 000 km, à remettre en route ou pour pièces DA, FC, clim, JA, K7, nbses pièces neuves kit AMG. Prévoir plateau, urgent cause manque de place. Prix : 850 € à débattre. Tél.: 06 80 91 50 55 (dépt. 13).

Mercedes 280 S8 de 1972, 2e main, 94 000 km, modèle US, 2 couleurs, propriétaire depuis 35 ans, échange possible auto/moto. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Mercedes 280 SEL de 1983, type W126, 200 360 km, version longue, rideaux arrière, bleu foncée, contrôle technique. Prix : 2 500 €. Tél.: 02 51 07 48 44 (dépt. 85).

MG

MG B de 1964, OWE capote vinyle noire, 1re version moteur 3 paliers, tableau de bord, volant bois Overdrive, historique entretien très suivi, nombreuses options, CGN, CT 04/2018. Prix : 19 900 €. Tél.: 06 31 22 36 11 (dépt. 02).

GAZOLINE
Service Petites Annonces
Tél.: 01 47 11 20 42
Mail : pa@sepa.hommell.com

MG B de 1965, très belle voiture avec roues rayon, pas de rouille, roule très bien. Dossier factures depuis 1990. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

NASH

Nash 600 de 1949, à restaurer. Prix : 2 500 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

PANHARD

Panhard CD, très très rare, restaurée avec dossier photos complet, seulement 159 fabriquées. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

PEUGEOT

Peugeot 202 de 1938, complète, freins à câbles, moteur tournant, stockée depuis 50 ans, dans son jus, rouille superficielle, sans carte grise. Prix : 3 000 €, lartymarc@gmail.com (dépt. 51).

Peugeot 203 de 1959. Prix : 3 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Peugeot 203 pick-up de 1953, très belle + pièces. Tél.: 06 14 60 78 57 (dépt. 73).

Peugeot 205 de 1988, 146 000 km, sans contrôle technique, pompe à eau à changer, caisse saine, nombreuses pièces changées, attelage remorque, radio, remorque Erka disponible éventuellement. Prix : 350 €. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Peugeot 205 de 1989, type 205 SA92 GE, contrôle. Tél.: 05 03 40 50 93 (dépt. 81).

Peugeot 302 berline de 1937, CGN, 3 propriétaires depuis 1937, restauration complète depuis 1992, CT OK mai 2018. Tél.: 06 58 63 71 07, pdh@bbox.fr (dépt. 59).

Peugeot 403 cabriolet de 1957, à restaurer entièrement, même propriétaire français depuis 56 ans, carte grise française, 1er modèle, très rare. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 403 cabriolet de 1959, restauration de A à Z, avec dossier photo complet, très belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 404 break de 1967, essence, CG, intérieur skaï correct, moteur grippé corrosion importante sur la caisse, idéal pièces. Prix : 750 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

Peugeot 404 commerciale, essence, CG. Prix : 600 €. Tél.: 06 07 09 09 25 (dépt. 04).

Peugeot 404 de 1962, essence, CGN, sortie de grange, moteur bloqué coupleur Jaeger. Prix : 1 000 € à débattre. Tél.: 03 21 38 12 11 ou 06 30 75 48 60 (dépt. 62).

Peugeot 404 de 1965, origine très bon état intérieur, comme neuf, carbu. Prix : 3 900 €. Tél.: 06 62 15 88 82 (dépt. 14).

Peugeot 404 pick-up de 1978, moteur Indenor 88 refait 10 000 km réels, nombreuses pièces, boîte, phares, + pièces détachées, à prendre, plateau. Prix : 500 €. Tél.: 06 48 99 07 12 (dépt. 34).

Adresses classées

Ventes autos (suite)

PEUGEOT

Peugeot 404 Super luxe de 1965, toit ouvrant, superbe intérieur en cuir fauve, très belle voiture, planchers sains. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 406 coupé de 1998, 4 cylindres, 237 000 km, distribution, peinture et autres pièces récentes. Prix : 3 500 € à débattre. Tél.: 06 80 26 11 01 (dépt. 28).

Peugeot 504 break de 1981, diesel, 2e main, 8 cv, 5 places, crochet d'attelage, 210 000 km, parfait état de marche. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Peugeot 504 Coupé de 1977, type C14, vert métallisé, excellent état, CG normale. Prix : 12 000 € à débattre. Tél.: 06 76 63 83 75 (dépt. 93).

PORSCHE

Porsche 911 2,0E de 1969, carte grise, complète, sans mécanique, à restaurer totalement + 2,0S caisse seule bon état, lartymarc@gmail.com (dépt. 51).

Porsche 912 de 1968, cinq compteurs, cinq vitesses, belle voiture, roule parfaitement, très bel état général, Matching Numbers. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Porsche 993 4S de 1996, noire cuir noir, 159 000 km, belle voiture avec carnet, factures, 4 pneus neufs toit ouvrant électrique, climatisation, sièges chauffants. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Retrouvez la grille petites annonces page 156

CARBURATEUR

CARROSSERIE

Pour figurer dans cette rubrique
MORGAN 06.22.04.17.83

ÉLECTRICITÉ

ÉLECTRICITÉ (SUITE)

PARE-BRISE

Un problème de pare-brise ?
Nous avons surement la solution

EUROPARTS

PARE-BRISES pour Sports et GT,
Classiques et Collections,
Européennes, Américaines et Japonaises

FABRICATIONS SPÉCIALES
des milliers de références en stock
email : glassmecca@free.fr
site internet : www.parebrises.net
Tél : 03 26 40 38 40 - Fax : 03 26 47 61 10

RADIATEURS

SELLERIE

TRANSPORT

SELLERIE (SUITE)

POMPES À EAU

SELLERIE (SUITE)

Adresses classées

CHROMAGE

F&Chrome
Restauration paraboles de phares
Argenture à l'ancienne
Avant
Après
www.fchrome.eu 06 60 29 48 33

MOTEUR

Coussinets Embiellage Collector.com pour véhicules anciens
COUSSINETS ET BAGUES TOUS VEHICULES ANCIENS
RENDEZ-VOUS À L'AUTO MOTO RETRO ROUEN
Catalogue sur : www.embiellage-collector.com
TEL : 03.25.72.13.24 CONTACT@EMBIELLAGE-COLLECTOR.COM

RECONSTRUCTION MOTEUR
TOUS TRAVAUX SUR CULASSES & BLOCS MOTEURS
PASSAGE AU SANS PLOMB
CHEMISAGE (porsche 997...)
MONTAGE GROSSES SOUPAPES
EQUILIBRAGE
RÉALÉSAGE BLOCS ALUSIL
RÉGULAGE DE BIELLES ET BLOCS...
www.EUROCULASSE.com | 04.77.33.03.08
EUROCULASSE | ZI MOLINA | 11 rue du Gros Chêne | 42350 LA TALAUDIÈRE

PARE-CHOCS

Matra 530 et Peugeot 404 cabrio
CPC CLASSIC-PARECHOCS
DIFFUSION et refabrication de PARE-CHOCS toutes marques
Triumph, Jaguar, Maserati, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, Renault.
mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 05 81 39 11 16
www.classic-parechocs.fr

PEINTURE

Peinture polyuréthane solvantée pour véhicules de collection
Teintes d'époque toutes marques des années 30 à aujourd'hui. Peintures métallisées, mates, brillant direct...
Sprido Peinture Depuis 1959
+ de 40.000 teintes disponibles
www.sprido-peintures.com
visitez notre site :
Achat en ligne et vente par correspondance.
Livraisons journalières sur toute la France.
MAIS AUSSI : Peintures moteur, époxy, monocomposant, apprêts, mastics, abrasifs, pâte à polir, matériel pour peinture et lustrage carrosserie
marque Française au service des passionnés
Peintures Sprido - BP 60021 - 71326 CHALON SUR SAONE Cedex
Tél. 09.60.06.59.59 (demandez Franck ou Jérome)

PEINTUREVOITURE.FR
FOURNITURES DE CARROSSERIE POUR PARTICULIERS ET PROFESSIONNELS
N°1 en France des sites de peinture automobile* !
Peinture polyuréthane d'origine pour VÉHICULES DE COLLECTION !
Peinture brillant direct – Peinture bicouches – Métallisées, Nacrées...
- Apprêt phosphatant
- Inhibiteur de rouille
- Apprêt garnissant
- Apprêt époxy
- Abrasif
- Mastic
- Peinture Châssis
- Disque de polissage
- Rénovation phares
- Polish & Lustreuse
- Nettoyant jantes
- Pistolet peinture
- Vernis
- Fluo & Candy

e-CAR BESA LECHLER ANEST IWATA SATA BELGOM
05 53 13 72 92
www.peinturevoiture.fr

Adhérent FFVE P074
Depuis 1993
Restom®
Fabricant Français
Depuis 25 ans le n°1 des produits de restauration des véhicules
+ Dérouillant phosphatant + Convertisseur de rouille
+ Époxy à froid châssis et cadres + Peintures moteurs anticorrosion
+ Peintures haute température + Nettoyant / brillanteur métaux
+ Préparation carrosserie + Peintures constructeurs
+ Kit anodisation aluminium + Kit de zinguage acier
Kits traitement réservoir
+200 produits
restom.net
GARANTI RÉSISTANT SP95 - SP95E10 SP98 & GAZOLE
Le Superkit RESTOM : souvent copié, jamais égalé !
Plus de 150 000 réservoirs traités en France.
20, rue du 1er Mai, 71500 Louhans
03 85 74 95 60
PRÉSENT À : 16 septembre 2018 Bourse de MEZIDON-CANON (14) (ex St Pierre sur Dives) ; 22 et 23 septembre 2018 ROUEN Auto Moto Rétro (76) ; 7 octobre 2018 M.I.N. de NANTES (44) ; 13 et 14 octobre 2018 AUTOMEDON Le BOURGET (93)

Le bulletin d'abonnement est en page 127

Ventes autos (suite)

RENAULT

Renault 4 CV de 1955, toit ouvrant, couleur ivoire int. ext. retaurée par pro, lunette AR panoramique, très belle. Faire offre. Tél.: 06 03 80 20 96 (dépt. 26).

Renault 4 CV de 1956, 50 000 km, peinture neuve et pneus neufs, très bon état. Prix : 6 000 €. Tél.: 04 73 25 55 40 (dépt. 63).

Renault 4 CV de 1957, type R1062, toit ouvrant, parfait état. Tél.: 06 67 44 18 24, HR (dépt. 21)

Renault 4 berline, CG, à refaire. Tél.: 06 75 73 42 01 (dépt. 22).

Renault 4 de 1978, bon état de marche, CT OK, intérieur tissu rouge ok, freins amortisseurs train avant refaits 155000 km, échange possible. Prix : 1 380 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

Renault 4 de 1979, 1re main, à restaurer. 850 €. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 83).

Renault 4 de 1980, 160 000 km, essence, contrôle technique ok, couleur vert foncé berline BV manuelle. Tél.: 06 14 01 44 23 (dépt. 35).

Renault 4 de 1985, bleu voiture état d'origine très très saine, ancienne voiture d'administration, CG normale, 101 000 km, petit moteur, tournante, roulante, prévoir révision pour contrôle technique vendue dans l'état. Prix : 2 500 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 4 F4 de 1985, ex-PTT, 75 000 km, documents administratif perdus, roulante nombreux frais récents (freinage, refroidissement, etc.) très bonne base + donne avec 4L GTL complète. Faire offre. Tél.: 06 24 22 50 96 (dépt. 85).

Renault 4 L F4 de 1986, CT OK, révision mécanique complète. Longue liste de pièces changées, peinture neuve 2 tons couleurs Renault Assistance, 4 jantes alu R5 turbo, refaites à neuf avec pneus Continental neufs. Prix : 4 900 € négociable. Tél.: 07 81 47 59 53 (dépt. 77).

Renault 4 Savane de 1992, très bon état, châssis et caisse d'origine sans corrosion, CT OK. Prix : 5 500 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 4 TL de 1987, 25 000 km, moteur 1000 cm³ intérieur skaï noir état neuf pneus batterie neufs, contrôle ok, véhicule état exceptionnel proche du neuf. Prix : 6 450 €. Tél.: 06 37 95 54 45 (dépt. 86).

Renault 5 GTL de 1983, BVA, 5 portes. Prix : 2 700 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault 5 Automatic de 1982, 5 portes, boîte automatique, caisse saine, roulante, couleur beige, 120 000 km, sans CT. Prix : 600 € à débattre. Tél.: 02 14 40 51 16 (dépt. 14).

Renault 8 R1132 de 1969, très bon état, 65 000 km, jantes CMR 13, pot Devil, phare R8G, 4 pneus neufs, CG normale, CT OK. Prix : 8 000 € ferme. Tél.: 06 82 44 23 99 (dépt. 18).

Renault 8 S de 1970, véritable, belle voiture, authentique R1136. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault 12 Gordini de 1973, bleu, intérieur simili noir, peu de km, + arceau 4 pts Devil + nombreuses pièces. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault 12 Gordini de 1974, authentique Gordini, moteur d'origine refait par pro 6 500 € de factures, roule parfaitement, dessous très beaux, à restaurer en carrosserie,peinture et sièges. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 16 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault 12 Gordini de 1974, moteur refait à neuf, très bel état, belle peinture, 11 000 € de factures récentes, prix sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 28 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

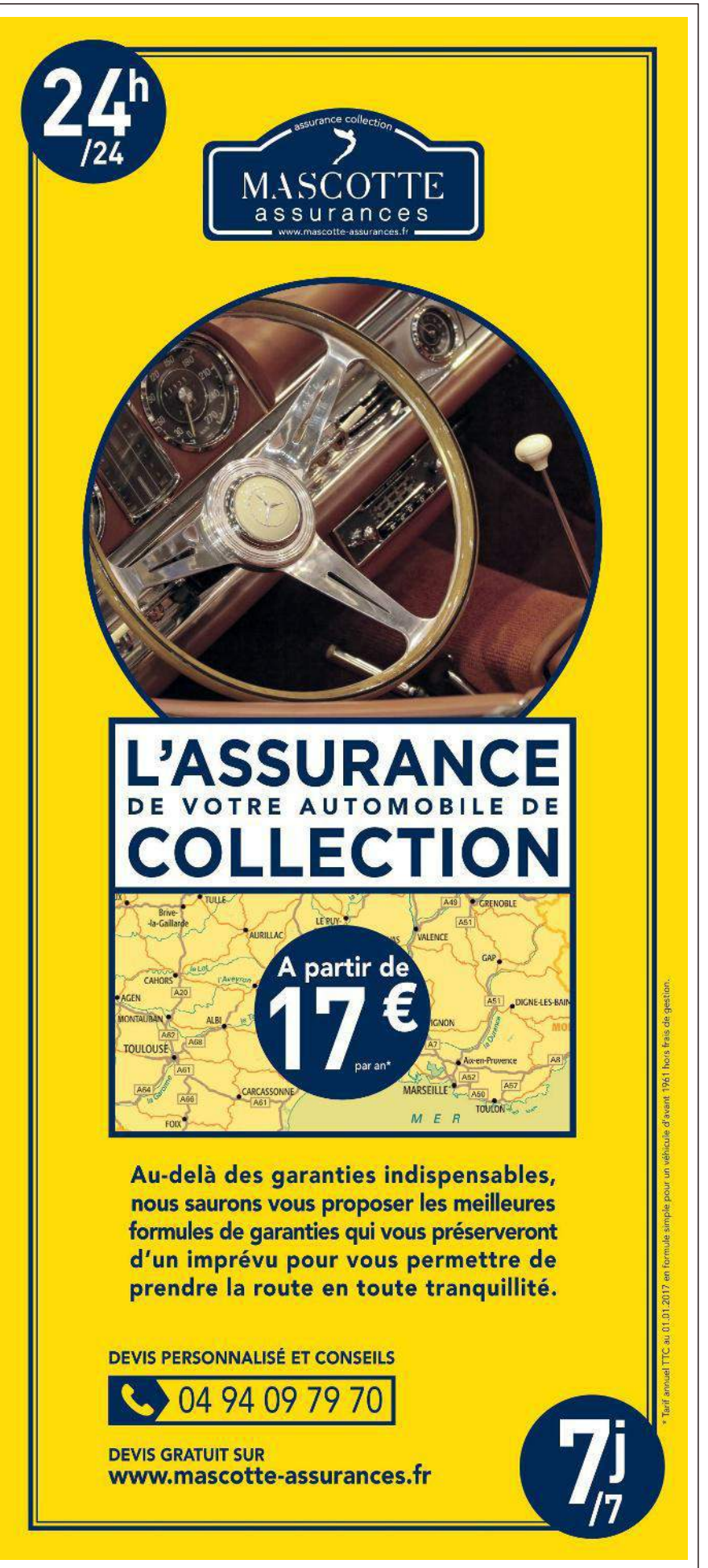
Renault 12 TR break automatique de 1975, blanche, 81 000 km, ancien tableau de bord, intérieur tissu rouge, fonctionne très bien, quelques défauts de carrosserie, vendue dans l'état prévoir révision pour le contrôle technique. Prix : 1 900 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 12 TS phase 1 de 1974, voiture d'origine 106 000 km, intérieur tissus "drap" très bon état général. Prix : 6 800 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 30 TX de 1983, pour pièces, complète, 120 000 km d'origine. Prix : 2 500 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault Express de 1990, 1,6l diesel, 5 places, moteur, embrayage, échappement neufs, jantes alu, très bon état, contrôle ok, CG en règle à mon nom. Prix : 2 450 €. Tél.: 06 37 95 54 45 (dépt. 86).

Renault Fuego TL de 1983, 6 cv, 110 000 km d'origine, blanche, 1re main, saine dans l'état, complète pour pièces. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Ventes autos (suite)

RENAULT

Renault Novaquatre de 1938, très bon état général, moteur + freins AR refaits à neuf avec facture, peinture, sellerie refaite. Prix : 20 000 € à débattre. Tél.: 06 13 46 55 56 ou 05 65 21 08 52 (dépt. 46).

Renault Monasix de 1929, très bon état. Tél.: 04 73 25 55 40 (dépt. 63).

Renault Ondine, sièges avant et arrière à remplacer et Neiman, travaux de restauration à faire, châssis et caisse bon état, moteur tourne. Prix : 2 800 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Renault Prairie de 1954, restauration, sablage antirouille. Estimation expert. Faire offre. Tél.: 06 28 30 48 74 (dépt. 53).

Renault S5D de 1991, 2 ptes, 5 pl., propriétaire depuis 04/2001, CT OK, 285 000 km, courroie distribution, pompe à eau dessus + pompe injection, 4 pneus neufs, attelage caisse saine. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

Renault Super 5 de 1986, état moyen, complète tournante, prévoir plateau, sans CT. Prix : 550 €. Tél.: 06 42 86 50 76 (dépt. 17).

Renault Super 5 Belle Ile de 1991, découvrable d'origine, blanche, 200 000 km, moteur changé, factures, très bon état. Prix : 9 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

ROVER

Rover 3500 P5B V8 de 1968, en très bel état, révisée, superbe intérieur en cuir vert. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Rover 827 Si de 1993, BVA, 5 rapports, SP95, 124 kw, ABS, TOE, toutes options, collector, estimée 9 360 € à débattre après visite examen essai sur RDV British Green sellerie cuir BG. Tél.: 01 48 49 29 38 (dépt. 93).

SIMCA

Simca Aronde Grand Large de 1955, 42 000 km d'origine, noire, toit gris, intérieur simili cuir, montre au milieu du volant, état exceptionnel. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Simca Coupé Ville de juin 1956, flash spécial 68 000 km, CG normale, CT OK, révisée 1 an, très bon état, part toutes distances. Prix : 29 000 €. Tél.: 05 45 21 32 08 ou 06 73 93 57 85 (dépt. 16).

TALBOT

Talbot Horizon diesel de 1985, CT OK. Faire offre. Tél.: 06 84 91 25 82 (dépt. 17).

TEILHOL

Teilhol Tangara 4x4 de 1988, châssis renforcé Raid reconditionnée de A à Z, sièges, peinture direction roues roulements moteur neufs, à voir. Prix : 23 000 € à débattre. Tél.: 06 86 36 68 80 (dépt. 82).

TOYOTA

Toyota HJ 45 long de 1979, 148 000 km, 6 cylindres, 13 cv, diesel 3.6l, break 3 portes, treuil d'origine, TBE, carrosserie saine. Prix : 14 000 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Toyota Land Cruiser BJ43 diesel, CG, lot de deux, CG, CT 1 an. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 07 09 09 25 (dépt. 04).

Toyota Land Cruiser BJ43 de 1980, 12 cv, 60 300 km, hardtop, direction assistée, freins à disques, moyeux débr. attelage, contrôle ok. Prix : 10 000 €. Tél.: 04 76 55 10 57 (dépt. 38).

TRIUMPH

Triumph TR3 de 1958, restaurée de A à Z en France avec dossier factures et photos, très belle. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

VOLKSWAGEN

Volkswagen Golf 1,8l carburation, cabriolet Karmann de 1985, 180 000 km, très bon état, factures, noire peinture neuve, très propre. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

VOLVO

Volvo 240 break de 1986, 310 000 km, bon état, intérieur cuir noir, jantes alu Corona 25 rayons, bon moteur (B200E) CT OK 05/2017, problème démarrage, lot pièces. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

DIVERS

Renault 8 Gordini de 1969, complète d'origine, en cours de restauration zéro corrosion + Samba cabriolet de 1985, pas de corrosion. Prix : 32 000 € les deux. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

Peugeot 205 diesel de 1990, 288 000 km, tournante et roulante + Citroën AX de 1989, 105 000 km + Peugeot 306 TD de 1996, + Opel Corsa de 1985, 73 000 km, toutes avec CG. Prix : 800 € les 4, à enlever. Tél.: 06 61 74 69 37 (dépt. 63).

Achats autos

CITROËN

Citroën BX diesel de 1992/1993, bon état int. ext, peu importe le kilométrage. Tél.: 06 84 91 25 82 (dépt. 17).

PEUGEOT

Peugeot 203 Coupé de 1953/1954, en excellent état surtout planchers soubassements bas de caisse et portes, si possible roues Robergel 2 carbus ou mieux Constantin. Tél.: 04 67 30 80 47 (dépt. 34).

RENAULT

Renault 4 CV pour pièces, même démontée, mais complète, avec ou sans CG, je me déplace. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).

SALMSON

Salmson S4D ou S4DA cabriolet 4 places, en état de marche, sans travaux à effectuer. Faire offre. Tél.: 03 88 08 42 98, rogerecker@free.fr (dépt. 67).

TOYOTA

Toyota Celica des années 1970 à 1980, de préférence GT. Tél.: 06 12 93 56 08 (dépt. 78).

UMAP

UMAP 425 SM de 1958, en bon état ou à restaurer. Tél.: 06 74 60 29 59 (dépt. 04).

VOLVO

Volvo P1800 Jensen, P1800S, 1800 ES, en état d'origine ou à restaurer. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Ventes deux-roues

Aprilia RS 125 de 1999, 1re main, excellent état. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

BMW K100 RT de 1986, à remonter pare-brise, réservoir et remettre en route. Tél.: 02 38 36 97 02 (dépt. 45).

Harley-Davidson pièces Sportster Evo. 883, 1000, 1200, kit 1200 neuf, + cames + culasses allumage + bobine HT CDi, embrayage, carters, freins, compteur, cale-pieds, béquille, câbles commandes, bras oscillant. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Honda XR Enduro et SM 600, 400, 250 : pièces neuves, cylindres piston, vilebrequin, allumage, embrayage, boîte, carters, faisceau, freins kick, fourche, amortisseur + bras, etc. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Jonghi Polo de 1955, en état d'origine. Un scooter Jonghi Polo à restaurer sans CG produit à environ 1000 exemplaires. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 34 01 84 38 (dépt. 89).

Kawasaki 125 KMX de 1990, état d'origine. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Lambretta de 1957, triporteur, avec CG, très bon état, avec cabine toile. Bloc Lambretta filière marque Virax à peignes très bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane 1 cylindre moteur Motobécane année 1924-1930 avec pipe alu démontable, décompresseur et culasse démontables alésage ø intérieur 57, fourche de direction avec les deux ressorts départ du haut du guidon. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane A de 1924, restaurée. Prix : 6 000 €. Tél.: 06 71 11 08 69 (dépt. 42).

Ossa Phantom cross et enduro désert + SP 250 350 72 à 78 allumage piston carbu IRZ + bing carters leviers + cocottes chaînes primaire + secondaire joints amortisseurs, etc + pcs trial MAR. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Peugeot triporteur glacier de 1952, avec CGC, restauration complète. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 86 44 79 09 (dépt. 73).

GAZOLINE
Service Petites Annonces
50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
Tél.: 01 47 11 20 42
Mail : pa@sepa.hommell.com

Peugeot triporteur plateau de 1952, avec CGC, restauration complète. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 86 44 79 09 (dépt. 73).

Rumi Super Sport de 1957, bi carturateurs type Diana, très rare, suspension arrière oscillante, CG. Prix : 6 500 € (+1 moteur rénové scooter Rumi + pièces diverses). Tél.: 06 72 41 06 96 ou 04 76 05 50 17 (dépt. 38).

Vespa 125 cc, moteur 3 vitesses pour pièces ou restauration. Tél.: 05 49 27 38 20 (dépt. 79).

Yamaha 240 Virago de 1988, noire. Prix : 1 500 €. Tél.: 02 31 22 23 71 ou 07 88 23 91 63 (dépt. 14).

Yamaha XT 500 cm³, et CR 250 cm³, les deux sont à remettre en état. Prix : 3 080 € les deux. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Yamaha XT500 de 1977, 6 volts, en excellent état de marche, pour collectionneur. Prix : 2 500 €. Tél.: 06 82 72 03 13 (dépt. 93).

Zundapp Bella de 1954, scooter biplace à restaurer. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Achats deux-roues

Triumph T100 à restaurer. Tél.: 06 21 15 02 07 (dépt. 94).

Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Coupé Giulia de 1975 : bloc moteur avec vilebrequin 1750 ou 2000 réservoir, 5 jantes tôle. Prix : 250 €. Tél.: 05 63 34 24 06, HR (dépt. 81).

ALPINE

Alpine A110 de 1971 : 2 jantes alu Mad'In 10x13, jante bi-métal 5,5x13 Delta Mics, collecteur 1600 échappement, disques, étriers, freins, plaquettes, doc tech. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Alpine A110 ou R8 Gordini : pipes admission 1100G ou 1300G, vraies pipes 1100G + poignée passager, R8G + tube renfort + support moteur. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

AUDI

Audi 80 : 2 moteurs et boîtes, 135 000 km et 235 000 km environ + carrosserie + accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Audi 200 turbo de 1985 20 soupapes : bloc embiellé, culasse 20 soupapes. Tél.: 06 15 54 43 63 (dépt. 49).

AUSTIN

Austin 1300 : moteur boîte complet, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Austin Cambridge A55 de 1956 : boîte, pont lames de ressort, capot AR, à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

BMW

BMW 2500, 2800, 30 : 4 portes avec vitrage, malle AR, bon état, 2 pare-chocs, 2 moyeux AV avec ressorts. Prix : 200 € l'ensemble. Tél.: 02 32 42 00 90 (dépt. 76).

BMW E30 : 2 sièges avant Recaro cuir noir origine, + 4 jantes BMW 635 CSi BBS, 6x14 + pneus ok CT + 2 jtes BBS BMW 2002 6x13 impec. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

BMW M3 E30 de 1990 : 1 vilebrequin cote origine. Tél.: 06 15 54 43 63 (dépt. 49).

BUGATTI

Bugatti pièces T35 A + carrosserie T30 : lot de pièces dont certaines d'origine avec carrosserie T30, sans papiers, aucune pièce Argentine, liste sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CITROËN

Citroën 2 CV : chemises pistons moteur 425 cc, origine dans le carton. Tél.: 05 49 27 38 20 (dépt. 79).

Ventes pièces (suite)

CITROËN

Citroën 2 CV de 1960 : lot de pièces, 100 €. 3 boîtes vitesses, 2 colonnes avec volant, 3 portes phares, 4 culasses, 2 ailes AR, 1 AV, tôle, capot, vitre chromé, etc. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën 5HP : châssis long et diverses pièces pour 2 CV plusieurs compteurs, réservoirs fer et plastique et serrures et pièces démarreur Ducellier 6202A 381B 6V FEMSA. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Citroën Acadiane de 1983/1986 : galerie de toit + diverses pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 80 26 11 01 (dépt. 28).

Citroën Ami 8 : capot, hayon malle AR, pare-chocs AR, pneus 145x15. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Citroën Ami 6 : ailes AV, pare-chocs AV et AR, jante, boîte de vitesses, RTA + diverses pièces neuves. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën BX sport de 1988 : éléments plastiques bas de caisse complet. Tél.: 06 15 54 43 63 (dépt. 49).

Citroën C15 de 1985 essence : train arrière complet neuf avec frein et amortisseurs modèle 3 goujons pour les jantes. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Citroën C15 et Visa diesel : pièces carrosserie, optiques, commodos, porte, aile. Tél.: 06 46 66 17 18 (dépt. 40).

Citroën C25 TD de 1992 : pièces carrosserie, C25 fourgon, reste quelques pièces mécaniques, roues 16 pouces. Tél.: 03 87 81 46 25 (dépt. 57).

Citroën DS : pièces carrosserie, mécanique en lot ou à l'unité. Tél.: 06 58 75 19 65 (dépt. 73).

Citroën DS, ID : pièces mécaniques avec outillage. Tél.: 06 52 39 02 83 (dépt. 20).

Citroën DS : moteur 11 cv complet, 1 boîte 4 vitesses, 1 boîte 5 vitesses + 2 roues avec écrou central, + jantes 5 trous, échange possible contre intérieur DS ou aile, portière. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën Méhari : pièces carrosserie. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Citroën Traction : moteur perfo non bloqué, 300 €. 1 cardan, 125 €. Antibrouillard complet, 50 €, les deux essieux AR, 40 €. Tél.: 02 35 29 14 44 (dépt. 76).

Citroën XM 16 soupapes : culasse aluminium 14 kg, état neuf. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

DE DION BOUTON

De Dion Bouton Magnéto Victrix type V14 4CL Voltex RB type L06 tourne à gauche. Prix : 200 € avec port. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

FIAT

Fiat 1300 de 1963 : moteur avec carburateur + delco + pompe à essence + embrayage. Prix : 150 €. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Fiat 500 : moteur glaces et pièces. Pour Fiat 600 : boîte et capot AR. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Fiat X 1,9L : 4 jantes tôle, origine, en bon état. Prix : 150 €. Tél.: 06 08 72 02 47 (dépt. 42).

FORD

Ford USA des années 50 (estampillé Ford) 1 mascotte de capot en très bon état : 20 € + port. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

FORD-EUROPE

Ford Fiesta de 1979 à 1989 : pare-chocs, optiques, feux, radiateur, intérieur, moteur boîte, pneus 145x12. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Ford Fiesta XR2 : pièces neuves, embrayage complet Sachs renforcé, freins complets, volant sport, 12 bougies avec faisceau, filtres huile + essence, huiles Motul 300 V et divers. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

GMC

GMC moteur d'origine 270 essence complet avec ses accessoires, très bon état, provenance réserve armée. Prix : 950 €. Tél.: 06 37 95 54 45 (dépt. 86).

JEEP

Jeep Mutt 151 A1 et A2 pièces neuves et occasion dont 1 caisse A, 300 €. Pièces Toyota BJ 40 de 1978, 2 ponts, 1 boîte transfert et autres pièces Jeep Poncin. Tél.: 03 82 26 64 81 (dépt. 54).

LANCIA

Lancia Beta 1800 de 1973 : 4 enjoliveurs de roue, bon état. Prix : 30 € port compris. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 53).

MATRA

Matra Djet 5/6 de 1964 : grille alu AV, moteur essuie-glaces, boîte à eau, serrures, freins AV/AR, disques AV/AR, doc. technique schémas électriques + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

MERCEDES

Mercedes 190 W201 : 2 portes AV, 50 € chaque. Capot AV, 70 €. Capot AR (avec aileron) 60 €. Feux AR, 20 € pièce. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Mercedes 230 de 1978 4 cyl. : boîte automatique 67 000 km, trains AV et AR, pont AR, tableau de bord, Neiman, porte ARD et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Mercedes 280 CE de 1985 : éléments de pare-chocs arrière, bon état. Prix : 70 €. Tél.: 06 08 32 56 76 (dépt. 02).

Mercedes 300 GD 4x4 de 1983 : toutes pièces mécanique et carrosserie, etc. Tél.: 06 12 83 12 72 (dépt. 80).

Mercedes Ponton : feux AR, 50 € pièce ou 90 € les deux. + 1 clignotant d'aile, 10 €. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Mercedes SL : jantes acier à finir de restaurer pour cabriolet Pagodes et autres. Prix : 250 €. Tél.: 06 44 75 49 92 (dépt. 46).

Mercedes SLK R170 : 2 sièges AV, 180 € + capot AV, 180 €. Capot AR, 100 €. Moquette complète, 80 € + nombreuses autres pièces, Mercedes W110 : capot AV + AR, 100 €. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

NSU

NSU 1000 cm³ de 1963 : 2 phares avec cuvelage cerclages. Prix : 60 €. Tél.: 06 43 53 06 96

NSU : pièces, avec panneau outillage d'origine. Tél.: 06 52 39 02 83 (dépt. 20).

OPEL

Opel Kadett de 1990, essence 1200 moteur complet carbu + boîte de vitesses + cardans + train avant 33 158 km certifiés. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Opel Manta B de 1975 à 1989, pièces SR, GT, GTE, GSi Fréquelin , 2 capots, allumeur delco + bobine HT, pompes à eau, freins AV + AR, maître-cylindre, 3 jeux de bougies, filtres etc. + lot huiles de synthèse. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

PANHARD

Panhard 24CT et PL17 épaves avec CG. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

PEUGEOT

Peugeot 203 camionnette de 1950, moteur, pont AR, arceau de capote, carburateur avec pipe échappement, dynamo. Tél.: 06 12 89 14 39 (dépt. 03).

Peugeot 203 : pièces, câble de compteur, pare-brise en bon état, baguettes ailes AV/ARG, baguettes portières et calandre, Robri ailes ARG. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 204 : aile AR, ailes AVG, cardans, optiques, cardans, compteur, pare-chocs AR. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Peugeot 204 : galerie de toit à visser et 1 galerie supless neuve pr cornières 1 phare nf orig 1 kit chemise pist nfs 0,75. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Peugeot 204 : phares très bon état, joint portières 4 échap BK MF. Tél.: 06 01 86 26 32 (dépt. 87).

Peugeot 205 GL : pièces, éléments mécaniques, feux arrière, phares, rétroviseur ext. Faire offre. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 GTi 1900 : moteur complet, pièces, accessoires. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 XS : moteur complet. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 306 série 1 de 1994 : 4 portes, capot, hayon, aile AV, étriers AV, échappement TD, intérieur complet, + garniture portes velours gris noir, le tout bon état. Tél.: 03 87 81 46 25 (dépt. 57).

Peugeot 403 : capot AV, avec une petite bosse. Prix : 20 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Peugeot 403 : nombreuses pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 03 21 39 79 22 ou 06 74 30 81 42 (dépt. 62).

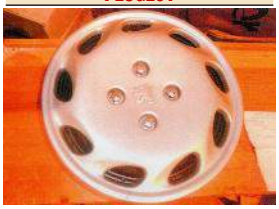
Peugeot 404 cabriolet : une porte gauche, très bon état, 250 €. Aile AR droite neuve, 450 €. Une gaine noire sous le volant, neuve, 80 €. Pare-chocs AV, bon état, 80 €. Tél.: 02 96 45 56 17 (dépt. 22).

Peugeot 404 : pompe à eau. Tél.: 06 33 96 13 11 (dépt. 40).

Peugeot 405 : 5 jantes, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Ventes pièces (suite)

PEUGEOT



Peugeot 406 de 1996 : 4 jantes acier avec enjoliveurs 15'' neufs en emballage. Valeur en 2014 : 576 €, vendues : 15 €, plus port éventuel. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Peugeot 504 D : moteur et boîte. Prix : 300 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Peugeot 505 GTD turbo de 1987 : pièces, int cuir gris moquette pare-chocs AV porte + divers 1 int. tissus beige de 204 de 1973 + jantes 104 ZS. Tél.: 03 25 31 34 70 (dépt. 52).

Peugeot 605 SV de 1992 : moteur-boîte auto V6 ZPJ, 12 soupapes + diverses pièces mécanique toutes pièces carrosserie dispo + toit ouvrant complet + intérieur cuir. Tél.: 03 87 81 46 25 (dépt. 57).

Peugeot pochettes joints 104, 204, 304, 305, Samba, Visa, RTA, Doc, Pub 204, 304, 404, pièces 304 coupé, pare-brise, vitre AR, pièces d'intérieur. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Peugeot radiateur pour moteur Peugeot D3A, bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Peugeot : 1 robri 203 entrée de porte, 32 € AVG comp. 203, 50 €. Calandre 403 neuve, 100 €. Sigle 404 sur hayon Fam/com, 25 €. Crochet attelage 403 + 205, 100 €. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Peugeot : 2 robris 203 329, réplique neufs. Prix : 80 €. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

PORSCHE

Porsche 911 3,2l de 1988 : lunette AR, custode G/D, jupe AV, moteur essuie-glaces AV/AR, crémaillère, servo frein, butoirs, disques, étriers, doc. technique tapis + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Porsche 924 : un ventilo neuf Bosch réf. 321 819 021. Prix : 25 € + port. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Porsche 944 : pièces 8 et 16 soupapes, jantes ø15, culasse, boîtier, débimètre, démarreur, alternateur, boîte de vitesses, trains AV et AR, portes gauche et droite, passage de roue avant droit neuf et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

RANGE ROVER

Range Rover de 1987-1992 classique en bon état 1 boîte de vitesses et transfert 1987, 96 000 km, 1 boîte de vitesses et transfert A380 + direction assistée. Tél.: 03 82 26 64 81 (dépt. 54).

RENAULT

Renault 4 CV de 1950 : moteur 662 2 cplet à rénover BV 3 vit. 283 60 BV 318 15 4V 4/1 autobleu ailes ARG ARD train AV cplet 2 feux AR scintex jerrican ess AV orig. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 4 CV : capot AV/AR boîte et pièces. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault 4 CV : galerie de toit Saprar alu complet état neuf, 2 feux AR Scintex alu, 2 phares Cibié, phares AB orig, 1 capot AV/AR galerie toit acier old. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault 4 CV : train AV complet, 4 tambours rectif, 4/1 Autobleu, moteur complet, carbu 22 jerrican essence roue de secours état rare, BV 314 3 vitesses 318 4 vitesses, ailes. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 4 de 1963 : boîtes de vitesses, 4 vitesses alu et fonte. R5L de 1982, R5 4 vitesses, R5 GT turbo de 1985, R6, R18 TL + diesel, R 25GTX 2,2l. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault 4 de 1973 : boîte de vitesses, crémaillère de direction, vase d'expansion, porte AR et AVD pour R4 fourgonnette, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Renault 4 L : carburateur Zénith V04-068 ø28 + diverses pièces neuves mécanique moteur et freins + RTA. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Renault 4 Plein air de 1969 : calandre neuve PC AV/AR, chrome état neuf, volant brun, trans. 4 jtes orig + enjo nfs, aile AVD, cercles phares nfs boîte à air + filtre. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 5 Alpine turbo de 1983 : 1 pare-chocs avant et diverses pièces détachées. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault 5 GT turbo, Fuego, 4L : divers alternateurs, à partir de 50 € pièce. R21, R25, Espace es : 1 démarreur Valeo neuf D9E85, 100 € à débattre. Tél.: 06 60 65 11 06 (dépt. 60).

Renault 5 turbo 2 de 1980 : 1 siège bleu, 4/1 origine, console radio, boîtier papa gaz neuf support HB AR orig. feux AR neufs complets, 1 verre cligo. G AV neuf 2 phares H4 nfs orig. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Renault 5 turbo 2 de 1984 : phares Cibié 135 LP blanc, PV AV nfs, 2 Cibié H4 nfs, volant orig. verre cligno G nf 4/1 orig volant Moto Lita cuir ø 360 becquet AR maxi. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 5, R8, R12, R16 : crics. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5 : ailes AV, portes, pare-chocs, optiques, échappement, pièces diverses, pneus 135/145/13. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 5 : disques freins, alternateur, démarreur, cardans, tableau de bord, vitres, moteur essuie-glace, phares, clignotants, plaquettes. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 6 et 12 : boîte de freins complète. Prix : 60 €. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Renault 8 G de 1968 : 2 jeux pistons chemises R8G, A110 en 1296, forgés, très bon état, + 2 jantes bi-métal en 6''x13 à repeindre + 1 voile acier. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8 Gordini de 1970 : hydro-vac, étriers AV/AR, gros freins, barre stabilisatrice, 1 jante bi-métal 51/2x13 collecteur de filtre à air, disques AV/AR + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Renault 8 Major de 1963 : PC AR complet lame centr PC AR 1970, face AR, traverse sabl métal BV 314 3 vit. 318, 4 vit. 3 enjoliveurs roue ailes AVG AVD ARG ARD saines. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault 8 : traverse AR, trompette AR, culasse complète, portes, ancien volant, pare-chocs AR, 1er modèle, jante RTA. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Renault 9, Renault 11 : aile AVG, optiques, feux, radiateur, moteur, compteur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 10 : PC AV complet, face AR, aile ARD, traverse BV sablée métal, 4 jtes tôle orig, 4 jtes 5,5x13 sablée métal cabochon clignotant avant. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 10 : pièces, 1 capot moteur baguettes d'aile AV/AR pièces de R4 Savane + feux R4 F4 portes AV/AR berline, jante R4 1967-1969, 1 volant 1965. Tél.: 03 25 31 34 70 (dépt. 52).

Renault 12 TL/TS années 1969 à 1980 : pièces, volant Sport, kit freins AV + AR, maître-cylindre neufs, longues portées Cibié, 3 jeux de bougies, filtres huile + essence x 4, etc + lot huiles Elf. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Renault 14 : aile AVD, optiques, échappement, compteur, radiateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 16 : 1 tableau de bord complet TX, 1 cabochon clignotant AVG, 1 phare LP Cibié centr, 1 galerie toit, 1 coin PC AVD, cabochons feu AR. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 17 sans CG pour pièces avec kit série 1. Tél.: 06 82 11 62 02 (dépt. 44).

Renault 19 16S de 1990 : 2 sièges AV tissus origine, PC AV bleu sport, 5 jantes tôle 5'', 2 phares AB PC 1 volant orig, hayon AR, feux AR complet. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 19 de 1985 : moteur NRJ es 500 km, 1 000 € à débattre, 1 pompe injection Trafic 1300D nfs, 1 000 € à débattre, 1 tableau de bord R19 GTS 1991, 300 €. Tél.: 06 60 65 11 06 (dépt. 60).

Renault 19 : intérieur tissu. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 20, 12, 15, 18 rotules, doc atelier R8, 1000 kg, Fuego, R14, 4 CV, Fregate, Domaine, R5 GT turbo, Alpine A110, 310 RTA Renault. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Renault 21 TSE de 1987 : tableau de bord, digital, très bon état, 400 € à débattre, 1 cardan droit R9, R11 GTX + 1 tube sortie de collecteur échapp. 70 € à débattre. Tél.: 06 60 65 11 06 (dépt. 60).

Renault 25 GTX de 1988 : sièges AV et AR tissus gris, radiateur, portes AV et AR, capot AV et AR + pompe à eau neuve. Tél.: 06 85 21 70 20 (dépt. 01).

Renault 25 type 2 de 1989 : roulements moyeux avant neufs, dans leur boîte SKF France. Prix : 80 € les deux. Tél.: 06 51 44 37 86 (dépt. 75).

Renault 25, Clio, R19 : rétros électriques. R19, Clio, Super 5 : rétros manuels. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault bagues étanchéité antifuites sortie différentiel pour BV Renault 5 Turbo et Alpine Type UN, 369, 364 et 365. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Renault Clio 1,9l D : radiateur échange standard, phares AV, feux AR, clignotants, calandre. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Clio de 1994 : moteur 1,9l diesel refait à neuf, pompe injection révisée, 2 étriers + 2 disques ventilés neufs, démarreur neuf, alternateur, 2 rétros extérieurs. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Renault Dauphine : BV 283 3 vit. BV 318 15 4 vit. 4/1 Autobleu cache radio et cache-culb Gord 2 feux AR nfs cplet commodo phares rouge noir pipe adm éch. Gord nv. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault Dauphine : train AR avec boîte type 314-20 SSB capot AR. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault Estafette : réservoir, galerie toit, aile cond. Tél.: 06 01 86 26 32 (dépt. 87).

Renault Floride : BV 314, 3 vit. 318 4V 4/1 autobleu cache culbu ventoux chromé et 1 Gord serrure pte G 2 phares ø180 orig état neuf vitres ptes G D + montant chr. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault Floride : commodo phares rouge noir 1 pot éch. charnières ptes G D 2 vitres triang ptes G D + montant chromé cric manivelle traverse BV sablée métal. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault Frégate : pièces carrosserie, grand feu AR, feu clignotant antibrouillard en 1 seul. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Renault Fuego turbo de 1984 : turbo Garrett 150 €, hayon 160 €, disques freins AV et AR, 2 pneus Michelin, 1 jante alu GTS, moteurs essuie phares, triangles inf, MR et PR Fuego. MR 21 turbo. MR R18. Tél.: 07 80 51 86 75 (dépt. 41).

Renault Fuego : ess moteur, optiques, radiateur, calandre, cardans. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault moteurs très bon état, R6 TL 1108 cm³, R4 F6 1108 cm³, Estafette 1289 cm³, R14 TL de 1981, R5L 845 cm³ de 1982, R9 TC, R9 GTS de 1982, R18 diesel, Clio 1,4 L, 1,7 L, 1,8 L, R20 TX 2,2 L de 1983, Scenic 1,9 l DTi. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

WEST AUTO COLLECTION
Depuis 1987, la pièce pour
Simca Aronde/P60 • Chambord-Versailles-Ariane • 1000 • 1100 • 1300-1500
Renault 4 CV • R8/10/16 • Juvaquatre • Dauphine • Caravelle • Floride • Frégate
Citroën 2 CV • Ami 6/8 • TA • DS-ID • HY
Peugeot 203 • 403 • 204 -304 • 404 • 504
Catalogue par modèle téléchargeable gratuitement sur internet :
http://west-auto-collection.com
Lundi au vend. de 10h à 12h et de 14h à 18h
Samedi de 10h à 16h
1 rue Montreuil -72440 BOULOIRE
Tél. : 02 43 63 03 59
Fax : 02 43 63 03 89

HOUSSES DE PROTECTION
SUR MESURES
COX R4/4L 205
SUPER 5 GT
ALPINE A310
GOLF 1 TRACTION
MINI 2 CV DS/ID
DAUPHINE
BERLINETTE
PLUSIEURS COULEURS DISPONIBLES
TÉL : 02 99 96 56 48
FABRICATION FRANÇAISE
MAISONDELAHOUSSE.com
30 bis des Saulniers - CS 37086
35370 ARGENTRÉ-DU-PLESSIS

BRETAGNE AUTO RETRO
John CORBIN
3 rue des acacias ZA le crelin
44410 St-Lyphard
T. 02.40.91.42.18
www.bretagneautoretro.fr
NOUVEAUTÉS !!
POIGNÉE de Porte Extérieur chromée Juvaquatre à 28€
POMPE À EAU Juvaquatre à 205€
Pièces détachées pour :
DAUPHINE - CARAVELLE - FLORIDE
4CV - R8 - R16 - R4 - 203 - 403 - 404
TRACTION - JUVAQUATRE - ESTAFETTE

Ventes pièces (suite)

RENAULT

Renault NN1 de 1926 : bloc embiellé avec volant moteur et embrayage + boîtier de direction. Prix : 250 €. Tél.: 06 34 01 84 38 (dépt. 89).

Renault Super 5 de 1987, pour pièces. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Super 5 diesel de 1989 : toutes pièces détachées. Tél.: 06 10 35 24 34 (dépt. 51).

Renault Super 5 GTT phase 1 : ligne échappement complète, origine. Prix : 100 €. Tél.: 06 08 72 02 47 (dépt. 42).

SIMCA

Simca 1200 S ou Rallye 2 tubulure Ferry avec Weber 40 Horizontal. Prix : 200 €, donne radiateur cuivre Rallye 1. Tél.: 05 63 34 24 06, HR (dépt. 81).

Simca 1301 SP : 1 aile avant droite. Prix : 60 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Simca 1301 : boîte de vitesses, pont, train AR, train AV et pièces, moteur de 1000 de 1962, très bon état, moteur boîte 1100, très bon état, pièces Solara, ailes gauche et droite, portes gauche et droite, capot, joints de culasse Simca tous modèles et pochettes. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Simca 8/Aronde : 4 enjoliveurs de roues, mod. uni. 60 €, un avec S grand modèle, 15 €, cerclage de phare pour 1000, neufs, 30 € la paire. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Simca Aronde A90 + P60 : pare-chocs éléments neufs d'origine comme neuf. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Simca Aronde Châtelaine de 1956 : lot pièces, moteur, BV, capot, hayon, siège arrière, pare-brise, roue de secours, 3 enjoliveurs neufs + divers. Prix : 300 €. Tél.: 07 81 10 73 21 (dépt. 83).

Simca : boîte de vitesses, très bon état + roues complètes très bon état + piston avec segments neufs d'époque dans emballage Simca 9. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Simca : pompe à eau neuve 1301-1501, Horizon, 1100, 1307, jupe AR, P60, 90A, ailes 1307, calandre, porte 1100 Ti, radiateur neuf 1307, RTA. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Simca Rallye 2, Rallye 3 : pièces. Tél.: 06 52 39 02 83 (dépt. 20).

SUZUKI

Suzuki 413 de 1984 : moteur 1300 carbu et moteur 1600 injection. Tél.: 06 15 54 43 63 (dépt. 49).

TALBOT

Talbot Horizon : 4 portes + hayon et capot. Prix : 100 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Talbot Samba Rallye : assortiment joints d'embase de chemise, joint gicleur carbu tout joint pour moteur bridé échappement courroie. Prix : 100 € le tout. Tél.: 06 78 05 54 82 (dépt. 70).

Talbot Solara 1510, Horizon : pièces, intérieur gris ou beige Solara, vitres teintées Solara, porte AV Simca 1100 série 2 et doc. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

TRIUMPH

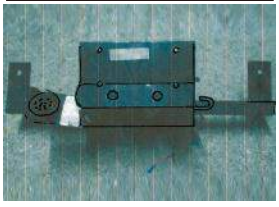
Triumph Spitfire MK3 de 1968 : boîte de vitesses 7 cv avec overdrive et arbre de transmission 60 000 km, très bon état. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 43 53 06 96 (dépt. 08).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Cox de 1972 : optiques, capot AR, aile AVD, portes D, pare-chocs, pneus 155x15. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

VOLVO

Volvo 200 kg de pièces diverses, tableaux de bord, optiques, ceintures, le lot 200 €, ou détail que cherchez-vous. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).



Volvo 950, attelage Atlux n°172865 (rare), manque prise de courant à changer. Prix : 200 € à prendre à Boulogne. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

ARCIS
- Garages et Ateliers depuis 2002-
En panneaux sandwichs isolés
Sans entretien, ni condensation
Livrables en kit ou clés en main
FABRIQUÉ EN FRANCE
AUTO MOTO RETRO - ROUEN
22 et 23 SEPTEMBRE
AUTOMEDON - LE BOURGET
13 et 14 OCTOBRE
RETRO PIECES - REIMS
27 et 28 OCTOBRE
EPOQU'AUTO - LYON
9 au 11 NOVEMBRE
02-54-2 3-60-60
g.leroyer@abriarcis.com
www.abriarcis.com

MAXO
Depuis 1946
L'essentiel pour la rénovation de vôtre véhicule ancien
www.maxo.fr

Volvo diverses ceintures de sécurité et divers (indispensable pour contrôle technique). Prix : 50 € pièce. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Volvo 122 : jantes, collecteur échappement + admission, calandre 67 neuf, vitrage, berceau AV, pompe essence, tambours, disques, cerclo volant, sellerie. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 140 : enjoliveur jante, Neiman, maître-cyliindre frein + 2 étriers neufs, 2 SU HS6 + 2 HIF reconditionnés à neuf, 2 Solex 40 ADDHE, très bon état, moteur B18B occasion bon état. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 240 break : démarreur, alternateur, portes, jantes alu 242 GT, jantes tôles + enjoliveurs, accessoires moteur B200E + 230E, centre pont, instrument TB. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 240 : pièces GL 240 de 1980, argent métal, 4 portes + joints, 2 ailes AV, bavettes, 1 capot, 1 coffre, sièges AV et AR, velours bleu, clignotants, feux AR, radiateur, + diverses pièces, le tout en parfait état. Prix : 550 € le lot. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Volvo 544 : 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV/AR + joints, tambours, fusées, triangles, boîtier direction, arbre transmission, poignées. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 544 : aile ARD, capot, malle AR, radiateur chauff, ventilateur chauff, mécanisme essuie glace, enjoliveur pare-brise + lunette AR, réservoir. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 1800 ES de 1973 : boîtier injection + faisceau, portes, collecteur adm. + échappement, butoirs AR neuf, Neiman, radiateur chauff, rétroviseurs ext, jantes. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 1800 ES de 1973 : vitrage complet + chromes, console centrale, poignées int. + ext, manivelles lève-glaces, compteurs, réservoir, feux AR, pare-chocs, Servo F. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo break 740/850/V70 : ailes AV, vitres, hayon AR, capot, moteur lève-vitre, essuie-glaces AV + AR, feux AV + AR, jantes alu 15+ 16, volants, boîte 5 diesel. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo P1800 de 1965 : compteur température capillaire neuf, compte-tours neuf, vitrage, portes, radiateur chauff, pont, poignées int. + ext, jantes, crémaillère. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo P1800 de 1965 : rétro int, refroidissement huile, crémaillères vitre, déflecteurs, volant, tous les compteurs, bas tableau de bord, prise air chromée, jante. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

DIVERS

Carburateurs plusieurs de 22 à 34 Solex, plus carbu Weber 30 iBA 36 DCNVH 5/101/36 iD F 44 AOK vertical Golf 1 et Honda Civic tous très bon état. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Électricité démarreur Ducellier réf. 6109F 12v D3 neuf dents. Prix : 80 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Électricité deux feux pour S62 1 côté clignotant et un côté feux rouge et le tour en alu. Prix : 20 € les deux. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Moteur Ballot L3, 950 €. Robin (3) pour pièces W110, W112, motobineuse faucheuse Giralda d'autres PP, treuil récent 12 v 6 t. 250 €, pompe électrique, 50 €, moteur Briggs et Stratton fonte US de 1940 (2) 80 €, Notek 200 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Moteur Renault essence 12 cv idem Fregate et SG2 monté sur Bibliobus Sovam à redémarrer 40 000 km d'origine complet à démonter du véhicule. Prix : 350 €. Tél.: 06 62 86 54 84 (dépt. 17).

Moteur Westinghouse de compresseur Paris réf. sur bloc fonte 16146 réf. poulie 3524. Prix : 20 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Moteurs BV, B2, C4, 11D, 15x6, HY, DS, 2cv, MK3, 1302, Combi, Boxer, Iveco, Dukato, J5 P60, 650x20 750, 900x20, 175, 185-75-14C, 17 400, 650, 825x16, bas prix. Faire offre. Tél.: 06 85 18 19 61 (dépt. 49).

Optiques 1 paire Marchal Équilux neuves d'origine pour Peugeot 203, 403, 404, Simca 1000, Rallye 1 et 2, P60, 1200S. Prix : 140 € la paire. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Optiques 2 AB Marchal 640 et neuf, 120 € + 2 670, très bon état, 90 €, 2 LP Bosch neufs 80 €. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Optiques 2 paires phares boule Cibié et Marchal pour Porsche 911 Citroën ID, DS, Matra jet 530. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Optiques ampoules jaunes 6 V, blanches 6 V + 12 V, 24 V, pièces neuves. Tél.: 03 25 31 34 70 (dépt. 52).

Pièces Citroën Traction 11BL, Simca A90, Renault 4, Ford Fiesta, Sierra 4x4, outillage Facom clé, scie, revues techniques diverses. Tél.: 06 23 34 14 77, laisser message si absent (dépt. 42).

Plaquettes de frein : Renault, Citroën, Fiat. Prix : 25€ à 50 €. Tél.: 05 56 82 60 15 (dépt. 33).

Pneumatiques 1 pneu 165/13 V12 Kleber neuf. Prix : 50 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechappés 5.75x15 +un 185x400. 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques 4 enjoliveurs de roues Wolsley inox, très bon état. Prix : 200 €. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Pneumatiques 4 pneus 165/65 neufs, plus 4 flancs blancs adaptable neufs également. Prix : 300 €. Tél.: 04 68 28 21 52 (dépt. 66).

Pneumatiques monté sur jante 3 trous, un pneu Metzeler 35028 2 plis rayon. Prix : 15 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Pneumatiques pneus et jantes neuves jamais montées 145/305x12 Michelin X. Prix : 80 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMEROS

Le sommaire détaillé des articles parus jusqu'au N° 209 est téléchargeable sur notre site http://gazoline.net

ALFA ROMEO

- **Alfa Romeo 164 Twin Spark :** Vraie ou fausse Alfa ? - *Youngtimer* - **N° 251.**
- **Alfa Romeo 2000 GT Veloce :** Le temps de la maturité - *Talon-pointe* - N° **249.**
- **Alfa Romeo 2600 Studionove :** Rends-moi mon *scudetto* ! - *Hors-série* - **N° 257.**
- **Alfa Romeo 75 Twin Spark :** Elle rallume la flamme - *Coups de cœur* - **N° 248.**
- **Alfa Romeo Alfetta 2000 :** Le charme latin - *Coups de cœur* - **N° 256.**
- **Alfa Romeo Saviem A15N :** Un Français à Naples - *Utilitaires* - **N° 250.**

AUDI

- **Audi 100 Coupé S :** La Dino du "pauvre" - *Coups de cœur* - N° **250.**

AUSTIN

- **Austin Montego :** Plus de raison que de passion - *Coups de cœur* - **N° 253.**

AUSTIN-HEALEY

- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [1] :** Allégée par la nature - *Restauration* - N° **248.**
- **Austin-Healey Sprite MK 1 [2] :** Les copains d'abord - *Restauration* - **N° 250.**
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [3] :** Chirurgie réparatrice - *Restauration* - N° **252.**
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [4] :** Avant, apprêt - *Restauration* - **N° 255.**
- **Autobianchi A112 Giovani :** Le buggy autrement - *Hors-série* - N° **256.**
- **Autobianchi Bianchina Eden Roc :** Pocket cab' - *Coups de cœur* - **N° 257.**

BMW

- **BMW 2000 :** L'identité retrouvée - *Redécouverte* - N° **254.**
- **BMW 520i e12 :** Chasseuse d'étoile - *Coups de cœur* - N° **256.**
- **BMW M3 e30 :** Du sport, du vrai - *Coups de cœur* - N° **255.**

BOND

- Les Bond sont éternelles ! - *Etude* - **N° 253.**

BUFFALO

- **Buffalo Type R :** Tarmac buggy - *Talon-pointe* - N° **248.**

CHRYSLER

- **Chrysler 2 Litres Automatic :** C'est loin, l'Europe ? - *Coups de cœur* - N° **256.**

CITROËN

- **Citroën 2 CVA, AZ, AZL et AZLP :** Sans toit ni émoi - *Coups de cœur* - **N° 254.**
- **Citroën Ami 8 :** Copie corrigée - *Coups de cœur* - N° **249.**
- **Citroën Ami 8 Confort :** Cocasse, la rainette ! - *Redécouverte* - N° **250.**
- **Citroën AX Sport :** Pas de frein au plaisir - *Coups de cœur* - N° **248.**
- **Citroën CX 2400 GTi :** Des chevrons et des chevaux - *Redécouverte* - N° **249.**
- **Citroën HY Bétaillère :** Des chevrons et des ânes - *Restauration* - **N° 251.**
- **Citroën Méhari :** Antidote à la morosité - *Coups de cœur* - **N° 257.**
- **Citroën Méhari 1972 :** Une première réussie - N° **254.**

DAF

- **Daf 55, 66 :** L'autobylette - *Coups de cœur* - N° **249.**

DATSUN

- **Datsun 260 Z :** Un Z qui veut dire Fairlady - *Coups de cœur* - **N° 252.**

DENZEL

- **Les automobiles Denzel au Portugal :** Une histoire de succès - *Histoire* - **N° 255.**

DIATTO

- **Panhard Tipo 20A Torpédo :** La triste vie d'une bourgeoise - *Vintage* - N° **257.**

FACEL-VEGA

- **Facel-Vega Facel III 1964 :** La deuxième vie de Facel-Vega - *A la loupe* - N° **249.**

FIAT

- **Fiat :** 18 juin 1970 : Agnelli en visite à Togliattigrad - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 256.**
- **Fiat :** 4 mai 1966 : Fiat au pays des Soviets - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - N° **255.**
- **Fiat 128 Sport 1100 :** Coupé décalé - *Redécouverte* - **N° 250.**
- **Fiat 1300 Familiare :** L'utilité et le charme - *Break* - **N° 251.**
- **Fiat 1500 L :** l'Ariane à l'italienne - *Redécouverte* - **N° 253.**
- **Fiat 500 [1] :** Rénovation d'un ensemble moteur-boîte de Fiat 500 - *Restauration* - N° **251.**
- **Fiat 500 [2] :** Démontage de la boîte de vitesses [1] - *Restauration* - N° **252.**
- **Fiat 500 [3] :** Démontage de la boîte de vitesses [2] - *Restauration* - **N° 253.**
- **Fiat 500 [4] :** Démontage et autopsie du différentiel - *Restauration* - N° **254.**
- **Fiat 500 [5] :** Autopsie de la boîte de vitesses - *Restauration* - N° **255.**
- **Fiat 500 [6] :** Remontage du différentiel - *Restauration* - **N° 256.**
- **Fiat 500 [7] :** Remontage de la boîte de vitesses [1] - N° **257.**
- **Fiat 600 D Multipla :** Le monospace, c'est moi ! - *Redécouverte* - **N° 255.**
- **Fiat 850 Camioncino Fissore :** Concentré d'utilité - *Utilitaires* - N° **249.**
- **Fiat Ritmo Abarth :** Chaude latine - *Coups de cœur* - **N° 248.**
- **Les usines Fiat [1] :** A l'aube du rêve industriel - *Saga* - N° **254.**
- **Les usines Fiat [2] :** Les années du miracle économique - *Saga* - **N° 255.**
- **Les usines Fiat [3] :** De Turin à l'Italie du Sud - *Saga* - **N° 256.**
- **Ford Capri I et II V6 :** *Poney cars* - *Coups de cœur* - **N° 250.**

FORD

- **Ford Sierra RS Cosworth :** Le souffle du turbo - *Coups de cœur* - N° **255.**

GILCO

- **Gilco 1100 Sport :** La fille aux quatre pères - *Hors-série* - **N° 248.**

GLAS

- **Glas 2600 V8 :** Haute couture - *Restauration* - N° **252.**

GOGGOMOBIL

- **Goggomobil TS 250 [1] :** Mini-auto, maxi-travaux - *Restauration* - **N° 254.**
- **Goggomobil TS 250 [2] :** Chirurgie faciale - **N° 257.**

HONDA

- **Honda Civic CRX 1.6i-16 :** La course, pas les courses - *Coups de cœur* - **N° 252.**
- **Honda S800 :** Le péril jeune - *Coups de cœur* - **N° 252.**

INNOCENTI

- **Innocenti Lambro 550 V :** Le sens de l'économie - *Utilitaires* - N° **254.**
- **Innocenti Small 990 SE :** *Goodbye England* - *Redécouverte* - N° **253.**

JAGUAR

- **Jaguar Type C :** Guy Berthomier : Le 13 ne sera pas au départ - **N° 253.**

LA JAMAIS CONTENTE

- **La Jamais Contente (réplique Debout) :** 100 conteste - *Talon-pointe* - N° **249.**

LANCIA

- **Lancia 2000 HF Coupé :** La grande illusion - *Redécouverte* - **N° 252.**
- **Lancia Aurelia B20 :** Modestes débuts à Boavista - *Histoire* - N° **251.**
- **Lancia Aurelia B24 Convertibile :** La belle fanfaronne - *Redécouverte* - N° **255.**
- **Lancia Beta 1800 :** Une nouvelle aventure commence - *Redécouverte* - N° **256.**
- **Lancia D20 :** Le prélude à de plus grandes ambitions - *Histoire* - **N° 256.**
- **Lancia Delta HF Integrale 16V :** La championne - *Coups de cœur* - N° **255.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S :** Retour vers le futur - *Restauration* - N° **253.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [1] :** *terribilmente elegante* - **N° 250.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [2] :** Démontage [1] - *Restauration* - **N° 251.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [3] :** Démontage [2] - *Restauration* - N° **252.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [4] :** Démontage [3] - *Restauration* - **N° 253.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [5] :** Séparation de la caisse et de l'unit avant [1] - *Restauration* - **N° 254.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [6] :** Séparation de la caisse et de l'unit avant [2] - *Restauration* - **N° 255.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [7] :** Démontage environnement moteur [1] - *Restauration* - N° **256.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [8] :** Démontage environnement moteur [2] - *Restauration* - N° **257.**
- **Lancia Gamma Coupé 2500 IE 2e Série :** La dernière vraie Lancia - *Youngtimer* - **N° 248.**

MATRA

- **Matra Bagherra Courrèges :** Elle ne fait pas sans blanc - *Talon-pointe* - N° **255.**

MAZDA

- **Mazda 323 GT-R :** Petite mais costaud - *Coups de cœur* - N° **255.**
- **Mazda MX-3 V6 :** Le V6 de poche - *Coups de cœur* - N° **252.**

MERCEDES

- **Mercedes 250 et 280 C/CE W114 :** Coupés raffinés - *Coups de cœur* - N° **250.**
- **Mercedes W123 200 D à 240 D :** La bonne étoile - *Coups de cœur* - N° **249.**

MESSERSCHMITT

- **Messerschmitt KR 200 :** L'aquarium mobile - *A la loupe* - **N° 252.**

MINI

- **Mini Moke :** La petite frimeuse - *Coups de cœur* - N° **257.**

MORETTI

- **Moretti 750 Tour du Monde :** Une toute petite bourgoise - *Redécouverte* - N° **252.**

OPEL

- **Opel Ascona S :** Traction avant, malle arrière - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Opel Commodore B GS et GS/E :** Des chevaux élégants - *Coups de cœur* - N° **250.**
- **Opel Rekord quatre portes 1960 :** Un air d'Amérique - *A la loupe* - N° **257.**

PANHARD

- **Panhard Dyna X Cabriolet :** Quel panard ! - *Redécouverte* - **N° 257.**
- **Panhard Dyna X Découvrable :** La sophistiquée - *Coups de cœur* - **N° 254.**

PEUGEOT

- **Peugeot :** 4 juillet 1957 : passer son Tour - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 257.**
- **Peugeot 203 Découvrable :** Un petit bout d'Amérique - *Coups de cœur* - N° **254.**
- **Peugeot 203 Faux Cabriolet Luxe :** Coupé corrigé - *Redécouverte* - **N° 256.**
- **Peugeot 204 [18] :** Montage moteur [3] - *Restauration* - **N° 248.**
- **Peugeot 204 [19] :** Montage moteur [4] - *Restauration* - N° **249.**
- **Peugeot 204 [20] :** Montage moteur [5] - *Restauration* - N° **250.**
- **Peugeot 204 Grand Luxe :** En avant Sochaux ! - *Redécouverte* - N° **251.**
- **Peugeot 305 :** Une discrète réussite - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Peugeot 405 Mi16 :** La GTi des familles - *Coups de cœur* - **N° 248.**
- **Peugeot 505 SR :** Le nouveau style 2 Litres - *Coups de cœur* - N° **256.**
- **Peugeot 604 GTi :** La force tranquille - *Redécouverte* - **N° 255.**

PORSCHE

- **Porsche 356 Spéciale :** Un vaisseau spatial sur roues - *Histoire* - N° **248.**

RENAULT

- Renault à Marseille : une affaire qui roule - *Histoire* - **N° 249.**
- **Renault :** 19 janvier 1985 : Renault change de patron - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 251.**
- **Renault :** 22 avril 1966 : nouveau front à l'est - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 254.**
- **Renault :** 28 novembre 1929 : voyage vers le futur - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - N° **249.**
- **Renault :** 31 mars 1960 : Monsieur K. chez Renault - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - N° **253.**
- **Renault :** 8 février 1984 : l'espoir du haut de gamme - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 252.**
- **Renault 11 Turbo :** Souffler, c'est bien joué - *Coups de cœur* - **N° 248.**
- **Renault 12 Gordini :** Orange pressée - *Talon-pointe* - **N° 253.**
- **Renault 16 :** Un air de jamais vu - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault 20 TS :** Le tapis roulant - *Coups de cœur* - N° **256.**
- **Renault 4 :** Nom de code X-45 : La Renault 4 du futur - *Projets secrets* - **N° 257.**
- **Renault 4 :** Soci - auto - logie - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault 4 CV Décapotable :** Les chevaux au vent - *Coups de cœur* - **N° 254.**
- **Renault 4 Plein Air :** Une Quatrelle dans le vent - *Coups de cœur* - N° **257.**
- **Renault 5 :** Superstar ! - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault 5 GTL :** Tout le monde aime la 5 - *Coups de cœur* - **N° 249.**
- **Renault 9 :** De l'air neuf pour la planète - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Renault Espace Série 1 :** Le futur en mouvement - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault Monasix RY2 Luxe :** Symphonie en 6 mineur - *Vintage* - **N° 252.**
- **Renault Twingo Série 1 :** De toutes les couleurs - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault Type EK :** Le *French coin-coin* - *Vétéran* - N° **254.**

RISPAL

- **Rispal 4 CV Spéciale :** Brillante barquette alu - *Talon-pointe* - N° **256.**

ROVIN

- **Rovin D4 :** Joujou extra ! - *Redécouverte* - **N° 251.**

SAAB

- **Saab 93F 1959 :** L'originalité scandinave - *A la loupe* - **N° 251.**

SIATA

- **Siata Spring :** Pour prendre des couleurs - *Coups de cœur* - **N° 257.**

SIMCA

- **Simca :** 17 décembre 1959 : désastre à Poissy - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - N° **250.**
- **Simca :** 1er octobre 1964 : ventes forcées au Salon de l'auto - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 248.**
- **Simca 1000 :** De l'élégance et du caractère - *Redécouverte* - **N° 252.**
- **Simca Ariane 4 :** Voyage en classe éco - *Redécouverte* - **N° 248.**
- **Simca Rallye 3 1978 [10] :** Un pro du pot - *Restauration* - N° **251.**
- **Simca Rallye 3 1978 [11] :** Une pompe à feu ! - *Restauration* - **N° 253.**
- **Simca Rallye 3 1978 [12] :** si on faisait la culbuterie ? - *Restauration* - N° **256.**
- **Simca Rallye 3 1978 [9] :** Ça gaze pour le couple - *Restauration* - N° **249.**
- **Simca Six :** La souris des villes - *Coups de cœur* - **N° 254.**

TALBOT

- **Talbot DC 10 HP Berline :** La 9 chevaux qui en valait 15 - *Vintage* - N° **250.**
- **Talbot Samba rallye :** Petite Teigne Surdouée - *Talon-pointe* - **N° 254.**
- **Talbot Solara :** La malle aimée - *Coups de cœur* - **N° 249.**

TOYOTA

- **Toyota Celica Turbo 4WD :** Wasabi bio ! - *Coups de cœur* - N° **255.**
- **Toyota Corolla GT AE86 :** la drifteuse - *Coups de cœur* - N° **252.**

TRIUMPH

- **Triumph Herald et Vitesse :** Les reines du Meccano - *Etude* - **N° 250.**
- **Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [45] :** Remontage [3] - *Restauration* - N° **248.**
- **Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [46] :** Remontage [4] - *Restauration* - N° **249.**

UMAP

- **UMAP 425 SM :** Une Deuche ruti... "lente" - *Hors-série* - N° **253.**

VOLKSWAGEN

- **Volkswagen 1302 L :** New Beetle - *Redécouverte* - N° **257.**
- **Volkswagen Jetta Mk 1 :** La Golf à coffre - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Volkswagen Scirroco GLi :** Pour leur mettre un vent - *Coups de cœur* - N° **250.**

FICHES PRATIQUES

- **Electricité :** Brancher un ventilateur électrique d'appoint [2]. Fiche 176 - **N° 249.**
- **Electricité :** Installer un ventilateur électrique d'appoint [1]. Fiche 175 - **N° 248.**
- **Environnement moteur :** Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [1]. Fiche 178 - **N° 251.**
- **Environnement moteur :** Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [2]. Fiche 179 - **N° 252.**
- **Environnement moteur :** Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [3]. Fiche 180 - **N° 253.**
- **Environnement moteur :** Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [4]. Fiche 181 - **N° 254.**
- **Environnement moteur :** Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [5]. Fiche 182 - **N° 255.**
- **Environnement moteur :** Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [6]. Fiche 183 - **N° 256.**
- **Environnement moteur :** Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [7]. Fiche 184 - **N° 257.**
- **Trains roulants :** Prérégler son parallélisme. Fiche 177 - **N° 250.**

AUTOUR DU MONDE

- **Cap Nord :** 404 un jour, 404 toujours ! - **N° 250.**
- **Etats-Unis :** Voyage de noces à Monument Valley - **N° 254.**

COLLECTIONS DU MONDE

- **Seat famille Sanchez (Espagne) :** Pèlerinage en "Seatie" - **N° 257.**

ITINÉRAIRE BIS

- **La Drôme provençale :** Retour aux sources - **N° 248.**
- **La Saône-et-Loire :** La balade à remonter le temps - **N° 257.**
- **Le Finistère :** L'appel de phares du Finistère - **N° 256.**

BON DE COMMANDE ANCIENS NUMEROS

A découper (ou à photocopier) et à retourner, avec votre règlement à GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

Oui je souhaite compléter ma collection et je vous passe commande des numéros suivants (5 € par numéro, port compris). [cocher la ou les case(s) correspondante(s)]

48	49	50	51	52	53	55	56	57	58	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115
116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137
138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	150	151	156	157	160	161	162	163	164	165	166
167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	187	188	189
190	191	192	193	194	195	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212
213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234
235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256
257																					

NOM (en capitales)

PRENOM (en capitales)

ADRESSE (en capitales)

CODE POSTAL VILLE (en capitales)

et je vous joins mon règlement par chèque à l'ordre de HB Publications.

soit ..... x 5 € = ...€

Délai de livraison : 12 jours ouvrables

ULTRASONIC CLEANER
BPAC
Marque Française - Qualité et service garantie
Fabricant de Nettoyeur ultrasons
www.bpac.fr/boutique
Show room près de Rennes (35) 02 99 92 64 64
email : ultrasons@bpac.fr

Ventes pièces (suite)

DIVERS

Pneumatiques pneus Mabor 185/65R14. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Pneumatiques pneus neufs Dunlop SP 165HR400 + 2 pneus neufs 5.60x15 Firestone + 2 pneus 5.75x15 rechappés. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques une jante pour pneu 125R15 largeur 41 cm moyeu 8,5 cm entraxe pour goujon 9,5 cm 4 trous. Prix : 10 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Sigle de calandre, pour 203/403 Garage Bourdon Arpajon/Montrouge, 38 €. Sigle AA d'assurance GB années 60/70, 18 €. R11 cache calandre pour hivers, 13 €. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Volants Morgan 1980 origine, Capri MK1, Opel Kadett GTE, origine Capri MK1, Opel Commodore de 1973, R5 turbo 2, Fiat Nardi bois alu compte-tours Ford Cortina GT. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

2 pare-chocs 4x4 + 2 planchers + 2 brancards neufs pour 2 CV, 2 galeries pour cabriolet, 120 €, treuil récent 12 v 6 t, 250 €, pompe électrique 220 v, 1 compresseur sur prise de force tracteur, 100 €, jerican secours pour 4 cv. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Audi 100 LS de 1976 : 4 portes, très bon état, CXD, 1 porte AV, 2 portes AR, 1 pare-chocs AR chromé, 1 coffre AR Pallas 1 intérieur complet Alfa V6 très propre. Tél.: 06 23 10 69 98 (dépt. 54).

Hayon AR nf Espace 2 de 1993 + pour Renault 12 TS MC frs nf BV4 pipe adm éch. carbu ts ailes AVG AVD volants orig Morgan 80 Opel Commodore 1972. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Achats pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 1991-1993 : catalyseur et silencieux, éch. Alfa 33 et pour Alfa 75 garnitures portes AV mano pression d'huile alternateur démarreur les 2 transmission . Tél.: 02 37 47 17 36 (dépt. 28).

AUDI

Audi 100 S Coupé de 197-1975 : 2 enjoliveurs modèle avec les 2 cercles strillés et audi sur fond noir entre les deux cercles. Tél.: 03 25 31 34 70 (dépt. 52).

BMW

BMW 2002 Tii : lots injecteurs Bosch DLO 20b. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

CITROËN

Citroën B14G de 1927 : pièces, tableau de bord + câble compteur et tamis pompe à huile. Tél.: 06 33 96 13 11 (dépt. 40).

Citroën C25 turbo diesel : boîte de vitesses 1992/1993. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën Traction 15/6 pochette de joints complète, moteur. Écrou Damper. Volet aérateur d'auvent complet AV52. Coussinets palier 0,75. Butée et disque embrayage. Tél.: 06 13 80 14 83 (dépt. 95).

Citroën Traction 15/6 : chemises + pistons paliers à 075, bagues rotules 426997 diabolo 457051 arrêtoirs 456623 et 456882. Tél.: 06 13 80 14 83 (dépt. 95).

GRANDIN

Grandin Dallas de 1993 : toit en dur, pièce d'origine. Tél.: 06 45 61 25 51, HR (dépt. 03).

LANCIA

Lancia Ardennes de 1937 : cercle Michelin 165x400 comme sur la photo. Tél.: 00 39 339 4601 366, Italie.

Retrouvez la grille des petites annonces page 156

MG

MG Midget de 1964 : demi lames ressort arrière, origine pas de refabrications. Tél.: 06 42 72 66 99, laisser message si abs (dépt. 89).

OSI

OSI 20 MTS de 1968 : pièces, carrosserie intérieur, docs. Faire offre. Tél.: 06 78 04 64 18 (dépt. 54).

PEUGEOT

Peugeot 304 : cardans lg 76 cm, 404 C amortisseurs AV et AR cabochons AR de feux. Tél.: 06 13 80 14 83 (dépt. 95).

Peugeot 404 cabriolet : tapis de plancher AV droit rouge foncé 2044 réf. : 750529 d'origine Peugeot neuf ou en très bon état. Tél.: 02 96 45 56 17, HR (dépt. 22).

Peugeot 404/504 : lots pompe injection Kugelfischer + lots injecteurs. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Peugeot 504 Coupé de 1980, cabriolet : porte gauche, bon état, je peux me déplacer. Tél.: 06 81 95 62 76 (dépt. 42).

Peugeot 505 STi de 1973 : réservoir essence métallique, premier modèle. Tél.: 06 77 10 02 45 (dépt. 24).

RENAULT

Renault 8 : 4 jantes larges, tôle ou alu. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 8 : ceintures de sécurité Klippan, avec fixation chromée centrale. Tél.: 06 14 95 01 05 ou 03 44 88 16 07 (dépt. 60).

Renault 12 TS de 1973 : portière ARG, bon état, prix sympa. Tél.: 06 78 30 02 73 (dépt. 61).

Renault 17 Gordini de 1978 phase 2 : bobine allumage pompe à vide JHL ou SIEHR type SR1326. Tél.: 06 24 72 40 84 (dépt. 66).

Renault Goélette de 1954 : 1 volant bon état. Tél.: 06 43 83 05 78 (dépt. 61).

Renault NN 6 cv de 1925 : moteur tournant, bon état (possible échange). Tél.: 01 45 11 27 96, assocava@free.fr (dépt. 94).

Renault : lots allumeurs Ducellier R230, R234, R268, lots pipe admission R8G, R12G, A110, compte-tours compteur Mano Jaeger Veclia. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Renault : lots bougies Marchal uniquement réf. 2/33H, H32RG, H33RG, Champion N57R, N2, BN2, N62R, BN60, allumeur Ducellier R230, R234. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

ROVIN

Rovin de 1958 : intérieur, boîte de vitesses, férus connus pas autre que père et fils. Tél.: 02 32 49 73 16 (dépt. 27).

offre valable jusqu'au 20/09/2018
OLD'AZUR
Pneumatiques et Capotes
ARRIVAGE MASSIF PNEUS
SPÉCIAL CITROËN
MICHELIN
13 x 45 DR : 225 € TTC
125 SR 15 X : 90 € TTC
165 SR 400 X : 162 € TTC
180 HR 15 XAS : 219 € TTC
185 HR 15 XVS-P : 219 € TTC
205/70 VR 15 XWX : 299 € TTC
OFFRE CAPOTES PEUGEOT
PEUGEOT 204/304 : 499 € TTC
PEUGEOT 205 : 529 € TTC
PEUGEOT 504 : 709 € TTC
PEUGEOT 404 : 899 € TTC
VISA
autres dimensions disponibles - nous consulter
06 69 49 72 72 - oldazur@orange.fr

SIMCA

Simca 1301 : feux arrières gauche et droit, feux pris sur jupe arrondie sur ailes, cylindre récepteur d'embrayage. Faire offre. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Simca P60 de 1960 : enjoliveurs de phares alu ou acier chromé de préférence en parfait état ou neuf si possible. Tél.: 06 98 14 73 56 (dépt. 47).

Donne pièces

RENAULT

Renault 16 TL de 1973, non roulante pour pièces située en Dordogne. Tél.: 06 77 10 02 45 (dépt. 24).

Ventes Utilitaires

Bedford : moteur diesel 9 cv + boîte 5 + pare-brise et accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën HY : 1 dynamo 12 volts, 80 €, 2 roulements de roue avant neuf, 200 € les 2 jeux de Robri d'aile origine neuf. Tél.: 06 80 92 64 41 (dépt. 27).

Citroën TUB HY de 1981, 11 cv, 68 998 km, essence, rehaussé, à réviser. Prix : 5 000 €. Tél.: 04 77 94 00 87, le soir (dépt. 42).

OPTI machines
Équipez-vous professionnellement
NOTRE CATALOGUE N°13 Remboursé à la 1re commande. Joindre un chèque de 6,90 € ou un carnet de 10 timbres (tarif en vigueur).
TRAVAIL DU METAL ET EQUIPEMENT D'ATELIER DE QUALITE CONCEPTION ALLEMANDE
Tours à métaux à partir de 890.-€HT
Fraiseuses à partir de 990.-€HT
Perceuses à partir de 189.-€HT
Scies à ruban à partir de 479.-€HT
Cabines de sablage à partir de 179.-€HT
Presses à partir de 99.-€HT
Tourets, polissoirs et ponceuses à partir de 159.-€HT
Ponts élévateurs à partir de 1690.-€HT
Nettoyeurs haute pression à partir de 109.-€HT
Précisez GAZO
Téléchargez nos catalogues Commandez en ligne www.optimachines.com Livraison toute France Showrooms à Lille et à Lyon

Ventes Utilitaires (suite)

Farmobil de 1962, bon état, moteur déposé à refaire, CG. Prix : 5 800 €. Tél.: 04 66 86 26 09 (dépt. 30).

Iveco 35/10 : moteur boîte de viteses, 50 000 km, turbo diesel. Tél.: 06 03 96 42 95 (dépt. 76).

Mercedes 207 D fourgon de 1979, 100 000 km réels, CT OK. Prix : 2 000 € à débattre. Tél.: 06 71 03 23 59 (dépt. 63).

Mercedes 307 diesel plateau fixe de 1981, état général correct, roule toutes distances 205 000 km, CT du 10/2017, échange possible . Prix : 1 850 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

Mercedes 508 D VL 1968, châssis cabine, pièces 406D, 407D, 508D, boîte de vitesses, train AV, ressorts, jantes, démarreur, alternateur, radiateur, siège chauffeur, transmission, boîte et culasse 407D 1980. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Peugeot Boxer de 1994, diesel, 280 000 km, embrayage neuf. Prix : 2 700 € à débattre. Tél.: 02 38 36 97 02 (dépt. 45).

Peugeot J7 PZ de 1976, roulant, équipé camping-car, freins neufs, démarreur neuf, frigo, chauffage, moteur 50 000 km. Urgent. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 41 46 71 37 (dépt. 49).

Peugeot J9 de 1992 : 4 mâchoires de frein AR neuves, 1 cylindre embrayage neuf, 2 cabochons feu AR et 1 clignotant AV, 2 chambres neuves, 1 galerie de toit, 1 silencieux. Faire offre. Tél.: 07 69 40 83 50 (dépt. 83).

Renault B70 de 1986 : échappement B70 gamelle + partie arrière diesel + rétroviseur AV gauche + clignotants AV/AR + attelage complet et faisceau. Tél.: 03 87 81 46 25 (dépt. 57).

Renault Master T35 D de 1989, bétaillère, 167 000 km, frais récents + embrayage, pneus, distribution, entretenu garage, contrôle ok. Tél.: 06 31 48 74 44 (dépt. 61).

Renault Trafic : lot de 3 pour pièces. Prix : 300 €. Tél.: 06 83 32 63 35 (dépt. 71).

Renault Trafic T1400D de 1990, roulant, CG, caisse état moyen, 190 000 km pour pièces ou à restaurer. Prix : 550 € à débattre. Tél.: 06 85 21 70 20 (dépt. 01).

Saviem moteur 819 essence, pochette moteur joint de culasse soupapes pièces neuves d'origine. Tél.: 06 37 95 54 45 (dépt. 86).

Saviem SG2 diesel de 1977 : BV et moteur type 712, très bon état, réservoir, porte latérale neuve, tambours de freins neufs et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

JOINTS caoutchouc d'etancheité de carrosserie
Fournitures pour GARNISSAGE et SELLERIE
CITROEN • PEUGEOT • RENAULT • SIMCA • ALFA-ROMEO
AUSTIN • FERRARI
LAMBORGHINI • MASERATI
PEUGEOT • RENAULT • SIMCA • ALFA
COMPTOIR DE LA CARROSSERIE
Nous seront présent à :
AVIGNON (84)
les 1er et 2 SEPTEMBRE 2018
BROC'MOBILE à ST ETIENNE DU GRES
Les 15 et 16 SEPTEMBRE 2018
SALON DE ROUEN (76)
Les 22 ET 23 SEPTEMBRE 2018
Catalogue en ligne sur :
www.comptoir-carrosserie.fr
10 - 12 Place Laganne - 31300 TOULOUSE Tél : 05 61 42 68 73

Simca Aronde intendante de 1957, CG, moteur tournant, à restaurer intérieur et extérieur. Prix : 1 350 €. Tél.: 07 81 46 23 00 (dépt. 03).

Volkswagen LT35 de 1985 : portes AVG et AVD, porte latérale, portes ARG et ARD, boîte de vitesses, pare-chocs AR, démarreur, alternateur, embrayage, pompe à vide, bas moteur, calandre centrale, cric, divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Volkswagen LT35 de 1990, porte voiture, plateau 4 m, treuil 3 t., 350 000 km, CT OK. Tél.: 06 71 03 23 59 (dépt. 63).

Volkswagen T3, bus équipé camping-car, CG, sans moteur diesel. Prix : 1 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Utilitaires

Peugeot J7 P2 de 1976 : épave sans moteur si possible région Maine et Loire, très urgent. Tél.: 06 65 22 94 13 (dépt. 47).

Ventes Caravanes

Welcome Caravette de 1969, bel état d'origine, très bel intérieur, « roule » très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Ventes Tracteurs

Dexta 2000, de 1967, embrayage neuf, pas de fuite. Prix : 1 500 € et faucheuse disque PZ et presse John Deere. Tél.: 07 80 41 74 69 (dépt. 11).

Ford Canada 4x4 complet, sans caisse tôle CG agricole à mon nom. Prix : 4 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

John Deere 500 de 1972, 2 roues motrices, 4 pneus neufs, moteur 4 cyl, révisé, culasse remplacée, alternateur neuf, pompe hydraulique neuve, + batterie, bon état. Prix : 4 800 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Massey Harris Pony 820 ess 203, sans CG. Prix : 400 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Massey Harris Pony : radiateur refait à neuf par professionnel jamais monté, différentes pièces électriques. Prix : 140 € l'ensemble. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

McCormick 235 avec fendeuse verticale. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 46 66 17 18 (dépt. 40).

Motostandard Gutbrod de 1978, moteur 4 L Renault, 4 vitesses lentes, 4 rapides, prise de force blocage différentiel éclairage. Tél.: 05 63 95 73 95 (dépt. 82).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf + 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue complète pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS très bon état + autres. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Porsche 3 cyl. 38 cv de 1960. Prix à débattre. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Renault série Super 3 : un crochet d'attelage. Prix : 50 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Staub motoculteur, type 7000 avec Rotavator charrue TB. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Staub type 8500 de 1988, convient pour terrain maraîcher de 500 à 1000m2, Rotovator charrue, cultivateur, moteur Lombardini 299 cm³, a peu travaillé, très bon état. Prix : 1 000 €. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Passion Alpine
ALPINE ELF EUROPA CUP C'est parti !
N°127
mille Miles
Essai
ALPINE 1600 S Groupe 4 Bruno Evrard
Reine des rallyes VHC
Le Mans Classic
Les Alpine en course
Les 40 ans de la victoire
Espace clubs. expo FFVE
Eric et Nicolas Roullère
Le bonheur de courir en R5
A110 1800 Gr. 4
ex Nicolas-Todt 1972
24 HEURES DU MANS
50 ANS FORMULE FRANCE
COUPE DES ALPES
LES EMBIEZ...
En vente actuellement

GAZOLINE
Service Petites Annonces
50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
Tél.: 01 47 11 20 42
Mail : pa@sepa.hommell.com

Fabrication 100% FRANÇAISE

VOUS L'AIMEZ ? PLAQUEZ LA EN BEAUTE !

Le plus grand choix de plaques autos & motos
Le seul fabriquant français de plaques en relief

Gamme EMBOUTIES :
Vos plaques noires, blanches ou jaunes.
NOUVEAU : Choix de 6 formes de caractères

Gamme MAILLEFAUD :
Depuis 1930, les plus belles plaques entièrement fabriquées dans nos ateliers
Fond noir ou blanc avec caractères en relief

Gamme FONDERIE :
Les plaques GH de prestige en fonderie d'alu de 6 mn d'épaisseur

Et les plaques rétroéclairées, les plaques plexi, les autocollantes, etc...

BOUTIQUE EN LIGNE
www.belles-anciennes.com
Tél : 04.72.02.05.41
Mail : contact@belles-anciennes.com

Belles Anciennes .com 10 ANS www.belles anciennes.com
Restaurer, Embellir, Protéger

Vendeuvre Super AS de 1956 dans son jus, mono cyl. diesel air, carte grise, tourne très bien, freins neufs, relevage 3 points, poulie, avec benne AR basculante et Canadien. Prix : 1 950 € le tout. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaison Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Briban des années 50, 12 cv, état neuf. Bernard moteur W10 sur brouette, moteur Lombardini iM350. Lot de 37 dents Spirex en carré de 20x20 Sicam. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pour tondeuse moteur Robin EH18V 6 cv 4 t. neuf dans son emballage, moteur Rocher/Bribant 12 cv fixe état neuf, pont-boîte pour motoculteur Staub type 5000 et 6000, pont-boîte pour motoculteur Goldoni type Jolly, arrache moyeux Facom hydraulique U10 BLS dans sa boîte portable. U10 ST état neuf, Facom mécanique 3 branches U27AS3, auto laveuse eau chaude et froide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Échanges

Fiat Panda 34 de 1983, 1er modèle, pour pièces, contre pièces de Peugeot 404 automatique de 1973 (vente possible). Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Moto Guzzi California 2006 + trains élect. Jouef nombreux matériels l'ensemble environ 10 000 € contre Citroën CX de 1980 à 1982. Tél.: 06 40 29 52 07 (dépt. 22).

Peugeot 504 D : un moteur et boîte contre moteur et boîte de Peugeot 404 automatique de 1973. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Remorque plateau Mecanorem 2 essieux dim. ht 6 m x 2,5 m utiles 4,5 mx1,95 m PTC 1,6 t. contre un essieu mêmes dim. PTC 1,5 t. environ. Tél.: 06 10 35 24 34 (dépt. 51).

Renault 11 TX de 1986, bon état, roulante contre scooter ancien ou autre deux roues même à revoir. Tél.: 09 84 25 53 45 (dépt. 89).

Ventes Jouets-Miniatures

Car Camion Eligor, Norev, Minichamps, Solido, MoM IXO 1/43e, 1/24e, 1/76e en Oxford 1/50e Conrad WSi NZG. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Norev 1/43e en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox années 1970, Burago 1/18e, Solido et Majorette. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Solido 1/43e, boîtes neuves, 15 € pièce + port. 4 CV, DS, A110, A310, Traction 15/6, Land Rover, Range Rover, Panhard PL 17 break, New Mini Dauphine. Prix : 15 € pièce, port en sus. Tél.: 06 35 11 88 71 (dépt. 21).

Solido collection chars et véhicules militaires 130 unités en boîte neuves 1/43e. Tél.: 06 48 49 80 72, HR (dépt. 01).

Voitures et motos 1/18e et 1/43e. Faire offre. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Ventes Docs-Automobilia

Agenda de Comptoir 1896, 1897, 1900, 1901, 1902, 1911, 1912, 1920, 1929, 1931, 1933, 1935, 1937, 1938, 1939, 1940, 1947, 1948, 1951, 1957, 1980, 1974, 1971, 1996. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Catalogue de pièces de rechange origine Citroën pour Dyane à partir de 1972 bleue plus revues technique. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Catalogues Citroën, Panhard, Peugeot, Renault, Simca, Venturi, BMW, Mini, Volvo, DAF, Saab, liste sur demande. Tél.: 00 32 478 52 06 19, carours@gmx.fr, Belgique.

Catalogues origine R8 Gordini de 1967, 250 €. Catalogue R12 Gordini 71 150 €. Catalogue 205 GTi 1984, 100 €. Catalogue Samba Rallye 1983, 100 €. Tél.: 06 85 30 35 09 (dépt. 33).

Catalogues pièces détachées MGB 1960/1980, 8 €. Affiche cartonnée A. Prost en F1, 10 €. Porsche 911, l'idée 911, 12 €. Citroën XM Martinez, 20 €. L'album de la DS. Prix : 13 €. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Catalogues temps de réparation Traction 4 et 6 cylindres originaux ou copie. Tél.: 06 13 80 14 83 (dépt. 95).

Fiches revues techniques RTA et Autovolt condensé de la RTA originale. Nombreuses marques, 220 fiches. Faites-moi votre demande ou véhicule recherché. Prix : 5 € port inclus. Tél.: 06 48 57 50 37 (dépt. 53).

SILVERLINE®

Clé à cliquet couple élevé 1/4" / 62 Nm
199195
- En chrome-vanadium trempé et revenu
- Clé à cliquet réversible
- Avec mécanisme de relâche rapide s'activant avec le pouce
- Avec embrayages Cro-Mo à fort couple, jusqu'à 62 Nm

13,30 €

Arrache-rotule Capacité de la mâchoire 20 mm
909485

16,67 €

Gants de mécanicien
763587

19,55 €

PLUS DE 5 000 OUTILS

Clé dynamométrique 28 - 210 Nm - Carré conducteur 1/2"
633567

48,71 €

Pied de biche 900 mm
356198

13,75 €

Trousse de 25 clés mixtes
SP100

68,10 €

Centreur pour disques d'embrayage
631811

9,94 €

Cric losange - 1 Tonne
755985

18,23 €

Silverline - Fournisseur Officiel de Nascar
SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK @SILVERLINETOOLSFR

silverlinetools.fr

Prix TTC en vigueur au moment de l'impression. Les images ne sont pas à l'échelle. Couleurs non contractuelles.

ANNONCES CLASSÉES

Ventes Docs-Automobilia (suite)

Livre usine Citroën Ami 8, berline, break, modèles 1969/1971, planches et nomenclature en mécanique et carrosserie, 389 pages, très bon état. Prix : 45 € port en sus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Livres "La voiture de mon père" : Frégate, Dynaz, Vedette, éditions ETAI, 15 €/pièce. Reine de vitesse, Bellu, 10 €. Belles de profil Schneider, 12 €. MGB 60/80, MPR, 8 €. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Livret code de la route, par titre par coeur 64 pages de 1935, offert par établissements Desmarais frères. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Magazines Action Auto Moto du n°1-1994 au n°72-2000, parfait état, reliés dans classeur par année. Prix : 100 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Magazines anciens Moteurs, Échappement, Flat 6, Sport auto, Gazoline, Virage, Auto Poche, R5 Mag, Auto-Pop, Scratch, Auto Course, RTA. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Magazines lot ou unité : RS mag, Flat 6, Sportwagen, Automobiles Prestige et Collection depuis le n°1, Gazoline, Rétroviseur, Auto Retro, Charge Utile, VW Mag, Fanatique, Fanauto, Auto Passion. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Magazines Moniteur Automobile (x320), Ma Voiture (x130), liste sur demande. Tél.: 00 32 478 52 06 19, carours@gmx.fr, Belgique.

Magazines nombreux livres auto moto Renault, Peugeot, Citroën, Porsche, BMW, Lancia, américaine, Ferrari, Lamborghini, etc. Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki, Ossa, Bul Montesa KTM Scooter mob, cyclo. Harley, etc. + 4000 revues auto moto + pubs. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Magazines nombreux numéros (donc certains très rares) de L'Automobile, Le Fanatique de l'Automobile, Automobilia, Rétroviseur, Rétro Passion, et Rétro Hebdo. Liste : millouz93@gmail.com

Manuel atelier Alpine A110, A310, 4 cyl, A310, 2700 VA et VAA D500, 501, 502, évolution circuit électrique. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuel atelier BMW 1502 à 2002, 2,5l 2,8l 3l, 728, 730, 735, 630, 633, E30, RTA, BMW au choix. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuel atelier Jaguar XJ6 série 1, 2, 3, XJ 12, type 3,8l 4,2l 5,3l, MG A, B, Midjet FTF Lotus. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuel atelier Land Rover, Range Classic V8 Land début 88 90 109 110 Discovery série 1 et 2. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuel atelier Maserati, Merak, Fiat 500 cab, 850 tous types, Fiat coupé. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuel atelier Peugeot 202, 203, 403, 404, 504, 309, 205 RTD, J5, Boxer. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuel atelier Porsche 356, 912, 911, 2,5l, 2,4l, 2,7l, 3l, 3,2l, 930, 928, 924, 914, 944, 911-993, 911-964, revue Porsche. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuel atelier Renault Monasix, Monaquatre, Juvaquatre, Frégate, 4 CV, Dauphine, Floride, Caravelle, R8, R10, R5, R5 Maxi, Clio Williams et RS. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuel atelier Saab 99, 900, 96, Monte-Carlo, Volvo 120, 121, 123, P1800. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuel Austin mini, Austin Healey, Rover PS SD1 3500, Triumph TR3, TR4, TR5, TR6, TR7, GTE Spit 1300, 1500. Tél.: 06 25 08 58 29, jpvn73@orange.fr (dépt. 73).

Manuels entretien pour Renault 5, R12, R18, R20, R9, Clio. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

MPR R16, 20 €. MPR R5, 20 €. MPR 2CV 1949/1955, 25 €. MR 604 V6, 30 €. MR équipement électrique pour Renault 1959, 20 €. Votre 2CV entretien + réglages EPA, 20 €. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Revues anciennes : Échappement, Auto Journal + 3 revues sur les R5 turbo + grandes affiches Monte-Carlo, Tour de France à voir. Brade à bas prix. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Comment passer une annonce dans Gazoline

Vous pouvez envoyer vos photos par mail : pa@sepa.hommell.com

Remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à **Gazoline - Service Petites Annonces - 50 boulevard Sénard, 92210 Saint-Cloud - T. : 01 47 11 20 42**

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VEHICULES OU PIECES DE PLUS DE 20 ANS

1 PA texte Gratuit
SANS PHOTO
Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

1 PA texte
AVEC PHOTO
VOUS ÊTES ABONNÉ 7€
VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ 10€

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Echange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNE

MARQUE..... MODELE..... ANNEE.....

■ PA SANS PHOTOS (GRATUIT) ■ PA PHOTO ABONNÉS (7€) ■ PA PHOTO NON ABONNÉS (10€)

Nom

Prénom

Adresse

CP

Ville

Tél

Mail

Règlement par chèque à l'ordre de : **HB Publications**

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des photos)

Gazoline est édité par la société HB Publications, filiale de SFEP située au 48-50 Boulevard Sénard à Saint-Cloud (92210). SFEP est responsable du traitement et collecte des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine et sur le site gazoline.net. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas traiter votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case : ☐ Vos données sont conservées pendant 3 ans. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale ci-dessus en justifiant de votre identité. À tout moment vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL.

www.bibliauto.fr
06 76 72 40 97
DOCUMENTATIONS TECHNIQUES AUTOMOBILES AGRICOLES ET POIDS LOURDS

Revues Rallye Mag, Compte-tours, Option Auto, années 90, environ 110 numéros. Prix : 30 € le lot. Tél.: 06 50 73 55 88 (dépt. 03).

RTA 1945-1970, Renault Celta, Prima, Frégate, Peugeot 201, 203, 401, 601, 204, Hotchkiss, Salmson, Isetta, Dyna, Pontiac, Simca 9, Rosengart, Dodge, etc. Tél.: 06 58 63 71 07 (dépt. 59).

RTA Jeep, GMC, Dodge, Diamont, Land Discovery, VLR, 604, 505 Dangel, Lada, Méhari, Panda 4x4, Toy, Xtrail, divers 4x4. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA manuels techniques Peugeot 83 à 98 Es + D, 205 15 € + port. GTi 1600D, 10 €. cassette VHS 406 accessoires, 10 €. Volvo conduite entretien 142, 144, 145, 740, 240, 10 € + port. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

RTA Mercedes 300 GD 4x4 de 1983. Faire offre. Tél.: 06 12 83 12 72

RTA Peugeot, 201, 202, 301, 401, 601, 203, 403, 404, DBA, 104, 204, Citroën, Rosalie, 8, 10 cv, C4, C6, 2 CV, 3 CV, Ami 6, Ami 8, Tub, Traction 11, 15, Visa, C15, DS, iD, Fiat toutes RTA dispo. Volvo, Panhard, Ford. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Simca doc atelier Simca 8, 9, Aronde, P60, Ariane, Versailles, Chambord, 1000, 1300, 1301, 1501, Rancho, Bagheera, Samba, RTA, pubs. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Divers

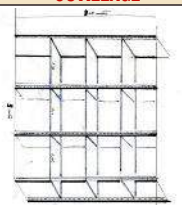
AUTORADIOS

Vends autoradio de 1991 Philips avec lecteur cassette et notice d'utilisation DI501505511515. Prix : 100 €. Tél.: 06 15 24 04 34, moukaro@hotmail.fr (dépt. 92).

Vends autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette + équaliseur, ampli, cassette Fuji, équaliseur Tokay. Prix : 40 €. Tél.: 06 19 54 54 51

Vends autoradio Blaukpunt de 1960 à 1980, divers modèles avec ou sans, K7, FM, etc. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

OUTILLAGE



Vends pour étagères cornières perforées plateaux tôle. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).

Vends chalumeau oxy acety neuf, 1 chauffeur, 1 chalumeau découpeur + 10m de tuyau. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends chalumeau Pyrocopt G1SAF, chalumeau Autoflam Castolin Eutectif état neuf, filière manuelle ajustable à cliquet Virax, à peignes Rotax 50, coupe tubes acier 1/2 2 p Virax rapide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends grosse trousse à outils cuir en pouces pour auto ou moto US/GB, très complète, état neuf, + gros coffret outils KS Touls (130 pièces), état neuf + outils Facom coffrets 1/2 1/4 + clés mixtes + dynamo, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Vends Karcher haute pression avec moteur + soudeuse par pointt 320 v tri et monophase. Tél.: 03 82 26 64 81 (dépt. 54).

Vends Kremlin Airmix pour peinture carrosserie, bon état. Prix : 100 €. Tél.: 06 10 35 24 34 (dépt. 51).

Vends lampes à souder, étain, état collection. Prix : 30€ à 50 €. Tél.: 05 56 82 60 15 (dépt. 33).

Vends lève soupapes. Coffret arrache moyeux. Dépressiomètre. Compressiomètre. Arrache rotules Facom. Chalumeau Oxypower CV60, CV110. Anaslyseur angle de came, voltmètre. Tél.: 07 80 51 86 75 (dépt. 41).

Vends lot de marteaux pour chaudronnier carrossier, limes, scies, forêts, tarauds, disques émeri cisailles + divers outils. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends outillages pneumatique perçeuses meuleuse 3200 tr./mn, perceuse droite, pistolet tournevis meuleuse enrouleur 10 m, aspirateur bonbonne . Prix : m €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 89).

TISSUS, VÊTEMENTS

Vends magnifique blouson vachette noire armée de l'air US taille XL, XXL, 200 €. Bottes Harley bottes Santiag, pointure 44. Tél.: 06 15 24 04 34, moukaro@hotmail.fr (dépt. 92).

Vends belle et authentique veste moto Barbour noire taille L, achetée neuve en Angleterre, confortable et étanche, jamais portée car trop petite pour moi, à voir et essayer. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 95).

LE SPÉCIALISTE AUTO ET MOTO DE COLLECTION DEPUIS 1967
HervéClavel
courtier d'assurances
Accueil Rapidité Prix Simplicité
Tél. 04 72 66 37 00
+ de 160 000 véhicules assurés
Pour ma voiture et ma moto ancienne
Hervé Clavel,
il assure !
PRISE DE GARANTIE EN MOINS DE 5 MINUTES
Comparez nos tarifs frais inclus
annuels, au tiers en usage privé et conduite exclusive
AUTOS & MOTOS 40 ans et + 38€
AUTOS & MOTOS 30 à 39 ans 50€
AUTOS & MOTOS 25 à 29 ans 67€
AUTOS & MOTOS 20 à 24 ans 82€
AUTOS & MOTOS 15 à19 ans 102€
AUTOS & MOTOS 12 à 14 ans 153€
AUTOS & MOTOS 10 et 11 ans 166€
7 bis quai des Etroits - 69321 Lyon Cedex 05
www.assurancesclavel.com
N° ORIAS 13 003 341 - Site web : www.orias.fr
MOTOS JUSQU'À 125CM3 10 À 14 ans -30%

Vends blouson en cuir vieilli kaki/gris anthracite T54, doublure matelassée, neuf, jamais porté, idéal manifestations rétro, 45 €. + 2 pantalons noirs, style Barbour huilés noir, idéal manifestations hivernales, état neuf jamais portés, doublés matelassés, 1 TS et 1 TXL, tailles élastiques et zip côté, pattes d'eph, et pressions cuivre pour les 2, 45 € pièce. + veste longue en cuir vieillie T52 bon état, 45 €. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Vends pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44. Vds gants de cuir résistant à l'eau et au feu, neufs. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 51).

AUTRES

Recense les Porsche 356 des départements 06, 83, 04, pour sorties et balades, tolide2@orange.fr (dépt. 06).

Recherche une paire de meule de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends bidons d'huile anciens, certains avec huile d'origine. Prix à débattre. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Vends contenu ancien garage pièces, outillage, vélos, doc cyclo, bateaux, tracteurs. Tél.: 05 56 82 60 15 (dépt. 33).

Vends huile spéciale antibruit pour boîtes de vitesses et ponts bruyants, très efficace. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

LA BOUTIQUE GAZOLINE sur WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM

Vends jerricans US provenance du SEA très bon état encore en service. Prix : 20 € pièce. Tél.: 06 50 73 55 88 (dépt. 03).

Vends lot sur Steve McQueen nombreux DVD sous blister + très beaux livres sur l'acteur certains rares + Ford Mustang Bullitt 1/18e + chaussures McQueen Le Mans neuves + stickers McQueen. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Vends pour déco ou autre si bien aéré ! Chauffage d'atelier Scheu-USA fabriqué en France sous licence, années 50/60. H 1,50 environ, fonctionne à l'huile de vidange. Prix : 120 €. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Texte et photos **Stéphane Guillou**

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

Alpine Renault A110 1800

Nom du fabricant : Troféu - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 0843 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** bleu clair - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Tour de Corse 1978 (n°21) - **Prix :** 62,95 euros.

Après avoir été diffusée en coffret en 250 exemplaires sous la référence 78TDC18-21, cette n°21 refait son apparition individuellement. En Corse, elle fut classée en neuvième position grâce à l'équipage Claude Balesi et Jean-Paul Cirindini. Rien à redire sur la miniature de Troféu, devenu "le" spécialiste de l'Alpine A110 tant il nous a proposé de variantes. La décoration est réalisée en décalcomanies.

Audi 100 LS Cabriolet Karmann 1969

Nom du fabricant : Avenue 43 - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 60011 - **Matière :** résine - **Couleurs :** crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces, entourage de pare-brise et baguettes de milieu de caisse - **Décorations :** Non - **Prix :** 99,95 euros.

Ce superbe cabriolet, fabriqué à taille réelle par Karmann, est hélas resté à l'état de prototype. Il fut exposé au Salon de Francfort 1969 sur le stand Karmann avec sa sœur, une autre Audi 100 Cabriolet. Côté ligne ou finition, la miniature est impeccable. L'aménagement intérieur un peu "tristounet" est fidèle à l'original abrité à l'Audi Museum.

Audi 100S Coupe Speciale Frua 1974

Nom du fabricant : Avenue 43 - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 6006 - **Matière :** résine - **Couleurs :** argent métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 99,95 euros.

C'est la carrosserie Pietro Frua qui réalisa ce prototype sur base d'Audi 100S Coupé 1974 (aux lignes très proches de la Maserati Merak sortie deux ans plus tôt, on vous l'accorde !) pour le présenter sur son stand du Salon de Genève. Bravo à Avenue 43 qui nous propose ce modèle en résine de haute qualité. Il faudrait être difficile pour trouver une critique à faire !

Berliet GLB dépannage

Nom du fabricant : Perfex - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 901 - **Matière :** résine - **Couleurs :** crème, noir et bleu - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres avant et essuie-glaces - **Décorations :** carrosserie Fradin frères - **Prix :** 139,95 euros.

C'est la variante restaurée que nous offre ici Perfex, en 200 exemplaires. Normal donc que le véhicule dispose, à l'arrière, de cette grosse cuve d'huile Berliet placée sur son plateau. Ce fabricant a doté son nouveau bébé d'une finition digne des plus belles miniatures avec photodécoupe et pièces rapportées "à gogo". Pour les amateurs de Berliet, pas d'inquiétude, la version originale de ce camion devrait être rapidement disponible.

BMW 2004 M 1973

Nom du fabricant : Autocult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 05022 - **Matière :** résine - **Couleurs :** crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et entourages de vitres - **Décorations :** non - **Prix :** 99,95 euros.

La société Praetor Monteerders, importateur sud-africain pour BMW, a fabriqué seulement 1 288 exemplaires de cette voiture méconnue chez nous et équipée d'un moteur de 100 ch. Autocult nous l'offre pour la première fois en miniature. Bravo pour sa finition soignée, grâce notamment à la photodécoupe et au grand nombre de pièces rapportées (phares, feux, poignées de portes...).

BMW 850i Cabriolet 1990

Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 450902400 et 450902500 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge, bleu foncé métallisé - **Parties ouvrantes :** Non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 79,95 euros.

Un an après la présentation du nouveau Coupé 850i, le département BMW Technik a réalisé trois prototypes de cabriolet, mais malheureusement, leur manque de rigidité poussera BMW à stopper le projet. Schuco en édite 500 exemplaires (rouge : réf. 450902400 et bleu : réf. 450902500). Il aurait été plus judicieux d'en commercialiser une version capote ouverte et une capote fermée, d'autant plus que sur la miniature, aucun point négatif n'est à relever !

Chevrolet Bel Air Hardtop 1957

Nom du fabricant : Brooklin - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** BRK 224 - **Matière :** métal blanc - **Couleurs :** bleu pâle - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 185 euros.

Ça sent bon les années 1950 ! Rien qu'en prenant la miniature entre les mains, on prend conscience de toute sa qualité. Mais sous prétexte d'avoir amélioré le visuel de la boîte et d'y avoir ajouté du cuir, les prix, chez Brooklin, ont fortement augmenté ! On le rappelle à nos amis fabricants : on ne collectionne pas des boîtes, mais bien des miniatures. Nous ne sommes donc pas prêts à payer des fortunes pour un beau packaging. Dommage...

Citroën Acadiane 1984 et Citroën Dyane 1967

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1800406 et S1800305 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** bicolore jaune et bleu, bleu myosotis - **Parties ouvrantes :** portières avant - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Michelin - **Prix :** 44,95 euros.

Nouvelle déclinaison Michelin pour cette Acadiane de 1984 qui ne verra le jour qu'à 2 000 exemplaires. La décoration est tampographiée. Hélas, toujours aucune trace de suspension et une touche de jaune dans les phares n'aurait pas été de trop, que ce soit pour l'Acadiane ou la Dyane ! Côté immatriculation, elles sont bien spécifiques à chaque modèle, donc tout va bien.

Citroën CX 2500D Break Série 1 1976

Nom du fabricant : Model Car Group - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** MCG18088 - **Matière :** résine - **Couleurs :** crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 54,95 euros.

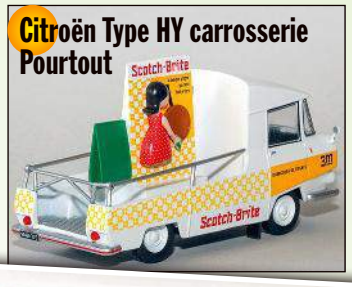
Prix contenu pour cette CX Break, s'expliquant en partie par l'absence de partie ouvrante, de suspension et d'immatriculation. Cette miniature, déjà diffusée en vert métallisé mais toujours en version civile, est très attendue en finition ambulance ou gendarmerie, mais il va encore falloir patienter !

Fiat Abarth 750 Zagato Record Monza 1959

Nom du fabricant : Best Model - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 9713 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** SCCA National Cumberland 1959 (n°81) - **Prix :** 54,90 euros.

Les amateurs vont être heureux de retrouver la Fiat Abarth 750 Zagato aperçue sur le circuit de Monza en 1959. La décoration de cette version du Team Roosevelt est parfaite, même si on regrettera les décalcomanies qui, par endroits, adhèrent mal à la carrosserie. Les essuie-glaces en photodécoupe feront peut-être oublier l'absence d'immatriculation à l'avant.

Citroën Type HY carrosserie Pourtout



Nom du fabricant : PCT - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 64 - **Matière :** zamak et ABS - **Couleurs :** blanc, jaune et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Scotch-Brite - **Prix :** 13,99 euros.

Voici la troisième variante de ce Citroën HY – dessiné à taille réelle par Jacques Quellien et fabriqué par la carrosserie Pourtout – à intégrer la collection Hachette "Véhicules Publicitaires". Cette fois, nous avons droit à la version du Tour de France en 1963. Dommage, car au lieu du jaune, nous aurions dû avoir des parties dorées. La décoration spéciale Tour est également manquante.

Delahaye 235 MS Coupé Chapron 1953

Nom du fabricant : BoS-Models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** BOS250 - **Matière :** résine - **Couleurs :** vert foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** rayons des jantes - **Décorations :** non - **Prix :** 119,95 euros.

Les deux seuls défauts de cette Delahaye 235 MS à carrosserie Chapron sont ses essuie-glaces, qui auraient mérité d'être en photodécoupe, et l'absence d'immatriculation (qui aurait dû être : 235 TQ 84). La miniature est dépourvue de parties ouvrantes, ce qui a toutefois permis d'en limiter le prix de vente. Ce coloris vert foncé lui va à ravir. Notez la conduite à droite, comme sur le modèle d'origine !

Fiat 500 1969

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1801402 - **Matière :** zamak châssis plastique - **Couleurs :** rose - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 44,95 euros.

Coloris alléchant pour cette 500 de 1969 rose bonbon avec aménagement intérieur blanc. On remarquera ses portières fonctionnelles, tout comme sa direction. En 2013, une Fiat 500 quasiment identique était inscrite au rallye *Gazoline* sous le n°236. Pas difficile de la reproduire avec cette base, mais il faudrait lui changer les jantes et lui ajouter un petit aileron à l'arrière.

Fiat 501 1919

Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 4569 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** La Saetta del Re - **Prix :** 54,90 euros.

Cette voiture, appelée en italien "La Saetta del Re" (que l'on peut traduire par *L'éclair du Roi*), fut utilisée par le roi Vittorio Emanuele III pour les inspections des troupes sur le front de la Première Guerre mondiale. Elle a comme particularité d'avoir des phares de type acétylène et un système électrique, expérimental, avec une tension de 12 V qui alimentait les feux avant et la lumière électrique centrale. Toutes nos félicitations à Rio pour avoir reproduit cette voiture oubliée sur laquelle nous n'avons aucun reproche à formuler.

Ginetta G15 1970

Nom du fabricant : Autocult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 05020 - **Matière :** résine - **Couleurs :** vert foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres et essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 99,95 euros.

Autocult diffuse 333 exemplaires de cette Ginetta G15 parfaitement reproduite et dotée d'une finition digne des plus belles miniatures.

GMC Motorhome 1976

Nom du fabricant : BoS-Models - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** BOS87356 - **Matière :** résine - **Couleurs :** crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 34,95 euros.

Cette miniature est loin d'être bon marché, mais il est vrai que retrouver ce Motorhome réduit à l'échelle du train était inespéré ! Dommage aussi pour les feux de toit et les pare-chocs moulés sur la carrosserie qui, en pièces rapportées, auraient ajouté au réalisme de ce GMC. De même, l'absence d'immatriculation laisse penser à une auto finie à la va-vite...

Horch 108 Type 40

Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/35 - **Réf. :** 03271 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** kaki - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Wehrmacht - **Prix :** 31,99 euros.

Ce véhicule tout-terrain, fabriqué entre 1940 et 1942, fut essentiellement utilisé par la Wehrmacht pour transporter les troupes ou en tant que tracteur d'artillerie. Revell nous offre cette maquette avec capote ouverte, ce qui permet de travailler l'aménagement intérieur rempli de détails, tout comme le moteur. Les décalcomanies fournis donnent la possibilité de réaliser deux décorations différentes.

Horch 830 BL Cabriolet 1936

Nom du fabricant : Ilario - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43117 et 43119 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bicolore bleu vif et bleu foncé, noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces, entourage de pare-brise, grille de calandre, logos et plaque d'immatriculation arrière - **Décorations :** voiture de Charles de Gaulle - **Prix :** 289,90 euros.

La bleue (réf. 43117) est une version civile. L'autre (réf. 43119) est la voiture utilisée par Charles de Gaulle avant qu'il ne devienne président. Elle provenait de la flotte du général Dietrich von Choltitz, le dernier commandant de la ville de Paris occupée par la Wehrmacht allemande. Deux miniatures aux formes hyper-réalistes et dotées d'une finition haut de gamme. Hélas, cette qualité se répercute sur le prix de vente.

Coffret Goggomobil, Goggo Limousine et Goggo Van tôlé

Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 450347500 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** bicolore bordeaux et blanc, bleu ciel et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Goggomobil services sur le Van - **Prix :** 79,95 euros.

Ce coffret "Goggomobil' comprenant une limousine et son véhicule d'assistance réalisé sur un van tôlé est particulièrement séduisant. Notons, sur ce dernier, une décoration tampographiée et des essuie-glaces en photodécoupe. Seuls 500 exemplaires en seront proposés par le fabricant allemand.

Jaguar Type E Spyder

Nom du fabricant : Best Model - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 9709 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** bleu électrique - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** rayons des jantes - **Décorations :** non - **Prix :** 54,90 euros.

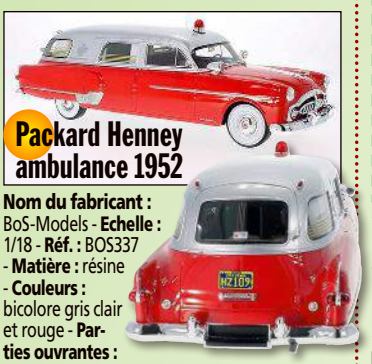
Voici déjà la première reproduction de la Type E vue au mariage du Prince Harry avec Meghan, le 19 mai dernier. Rien ne manque, la capote ouverte et l'immatriculation sont bien présentes. Deux figurines représentant le couple royal auraient peut-être été un plus. Dommage, par contre, que les essuie-glaces soient aussi grossiers... Saluons le boîtage spécifique à cette version limitée.

Opel Commodore B GS/E 1973

Nom du fabricant : Troféu - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 73NL01 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** bicolore jaune et vert - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Rallye Nordland 1973 (n°1) - **Prix :** 72,95 euros.

Il ne s'agit pas là d'un nouveau moule, mais bien d'une Schuco déguisée en Troféu dans sa gamme "Scala43" commandée spécialement auprès du fabricant allemand. L'équipage de cette voiture portant le n°1 était constitué de Walter Röhrl et Jochen Berger. Elle fut hélas non classée (138 abandons cette année-là dans ce rallye, et seulement dix autos à l'arrivée). Attention, car seuls 100 exemplaires de cette miniature seront produits.

Packard Henney ambulance 1952



Nom du fabricant : BoS-Models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** BOS337 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bicolore gris clair et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** ambulance - **Prix :** 149,95 euros.

Cette imposante ambulance américaine a été reproduite à la perfection par BoS-Models. La finition est de qualité, malgré l'immatriculation limitée à l'arrière de la miniature. L'auto est dépourvue de partie ouvrante, ce qui est normal vu la fragilité de la matière utilisée. Enfin, notons que l'aménagement intérieur a profité du même soin que l'extérieur. Nous aurions par contre aimé que le prix de vente soit plus abordable !

Palten-Diesel 1954

Nom du fabricant : Autocult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 08008 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bicolore crème et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 99,95 euros.

Cette copie de Volkswagen T2 (sauf l'avant du véhicule) a été réalisée par la société Palten-Stahlindustrie GmbH pour le gouvernement autrichien. Outre la version de transport, il était prévu des variantes pick-up et bus. Westfalia réalisa les prototypes et, en 1956, la société espagnole Fadisa en fabriqua 2 000 exemplaires pour son marché national. C'est la première fois que ce véhicule est reproduit, et il n'y aura que 333 exemplaires disponibles !

Matra-Simca Bagheera 1974

Nom du fabricant : Whitebox - **Echelle :** 1/24 - **Réf. :** WB124021 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 27,95 euros.

Directement issue d'une collection presse, cette Matra fait à présent son apparition dans la collection Whitebox. Elle est cette fois peinte en rouge alors qu'elle n'était jusqu'ici connue qu'en blanc. Pas de parties ouvrantes ou de suspension, mais un prix de vente très attractif, pour notre plus grand plaisir. Dommage qu'il manque la plaque d'immatriculation, mais c'est un point de détail facile à corriger !

Renault Estafette Autostar 350 1979

Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** CAC006 - **Matière :** zamak châssis plastique - **Couleurs :** bicolore bleu ciel et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 54 euros.

Déjà diffusée sous le n°6 de la collection presse Hachette sur les camping-cars en mai 2017, cette Estafette fait son apparition au catalogue Ixo. Pour l'occasion, elle change de robe et devient bleu ciel et blanc plutôt que toute blanche, et les essuie-glaces sont en photodécoupe. Pas sûr que cette nouvelle livrée fasse oublier que dans l'opération presse, elle n'était vendue que 19,99 euros.

Renault Floride fusée Chapron

Nom du fabricant : PCT - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 65 - **Matière :** zamak et ABS - **Couleurs :** blanc, bleu clair métallisé et bleu foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Butagaz - **Prix :** 13,99 euros.

Ces "fusées" ont été aperçues dans la caravane du Tour de France en 1959 et ont souvent changé de finition. Les portes de ces véhicules avaient une ouverture papillon, si bien que cette flotte Butagaz fut très vite appelée "Flotte Cap Canavéral". La miniature de version du Tour 1960 est fidèle à l'originale, mais hélas, la décoration spécifique à l'épreuve n'est pas présente.

Renault 16 1965

Nom du fabricant : Whitebox - **Echelle :** 1/24 - **Réf. :** WB124023 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 27,95 euros.

Bravo pour la taille de cette Renault 16 qui permet d'en limiter le prix de vente. Alors que de nos jours, la mode est au 1/18, voire au 1/12, et que les tarifs de nos miniatures ont tendance à s'envoler, voici une bonne alternative. D'autant plus que la finition est largement respectable. Par contre, on regrette l'absence de suspension et surtout de parties ouvrantes.

Porsche 911 RSR et Porsche 911 SC Gr. 4

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1801105 et S1801106 - **Matière :** zamak châssis plastique - **Couleurs :** bicolore bleu et jaune, blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Sunoco Daytona 1973 (n°6) et Rallye d'Armor 1979 (n°3) - **Prix :** 44,95 euros.

Sous la référence S1801105, c'est la version du Team Sonoco de Daytona 1973 pilotée par Mike Donohue et George Follmer qui nous est proposée, alors que sous la référence S1801106, c'est la Porsche victorieuse du Rallye d'Armor 1979, avec aux commandes Bernard Béguin et Jean-Jacques Lenne. La première est limitée à 1 500 exemplaires, contre 2 000 pour cette dernière miniature.

REO Truck / Curtiss Aerocar "Vagabond" 1938

Nom du fabricant : Autocult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 11009 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bicolore bleu foncé et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres, essuie-glaces et calandre - **Décorations :** non - **Prix :** 169,95 euros.

Pour la plupart des gens, le nom de Glenn H. Curtiss est lié aux débuts des vols motorisés. Bien peu savent qu'il a également orienté le développement de véhicules routiers. Ainsi, en 1920, il attire l'attention en créant le premier mobil-home de l'histoire. En 1937, Curtiss va associer l'Aerocar à "REO", un fourgon dont l'aérodynamisme est pensé pour tracter le mobil-home. Autocult en diffuse une série de 333 exemplaires.

Tatra 603 A 1961

Nom du fabricant : Autocult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 06023 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres latérales et essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 99,95 euros.

Ce prototype aux lignes plutôt avantageuses n'a pas convaincu les responsables de chez Tatra. Il restera donc unique, et c'est seulement grâce à Autocult que cette voiture fait à nouveau l'actualité. Dommage, mais bravo à ce fabricant qui, comme d'habitude, nous offre des autos totalement oubliées et qui disposent en plus d'une finition parfaite. C'est encore le cas de cette Tatra !

Volkswagen Golf GTi Pirelli 1983

Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/24 - **Réf. :** 05694 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** au choix - **Parties ouvrantes :** capot moteur - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Pirelli - **Prix :** 29,25 euros.

La Golf Pirelli dispose d'une mécanique, d'un châssis et d'équipements "standards", ou presque ! Les pneumatiques sont des Pirelli en 185/60 HR14, tandis que les jantes adoptent des aérations dont la forme imite le "P" de Pirelli. La maquette de Revell comporte 118 pièces et n'est pas conseillée aux enfants de moins de douze ans, car son niveau de difficulté se situe à 4 sur une échelle de 5. Six pots de peinture sont compris dans le boîtage, ainsi qu'un tube de colle et un pinceau.

Volkswagen Coccinelle

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1800506 - **Matière :** zamak châssis plastique - **Couleurs :** bicolore orange et noir - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Championnat SCCA 1980 (n°29) - **Prix :** 44,95 euros.

Le SCCA Rallye (le Championnat des Etats-Unis) se courut de 1973 à 2004. En 1980, cette Cox s'y illustra, avec aux commandes Al Schmitt et Paul Jaeger. La miniature de Solido est impeccable et on saluera l'effort du fabricant pour reproduire la rampe de longues portées placée sur le pare-chocs avant ainsi que les jantes tôle. Seules 1 000 unités en seront produites.

Volkswagen Scirocco Gr. 2 Oettinger 1975

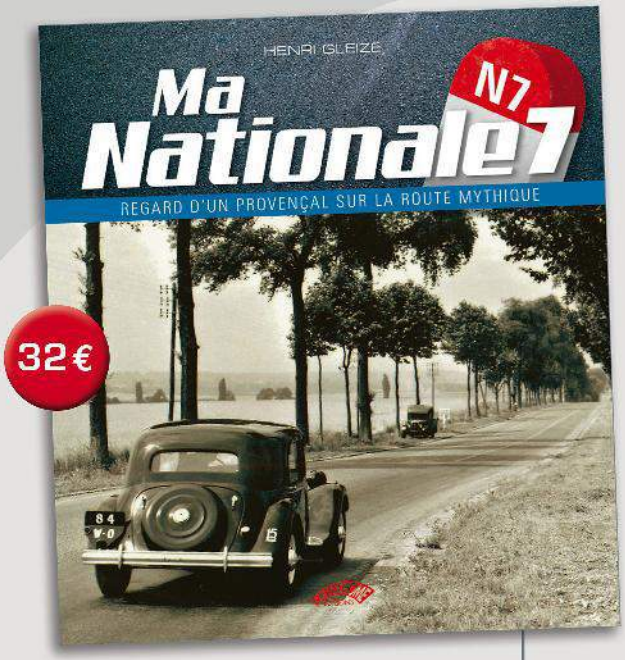
Nom du fabricant : BoS-Models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** BOS323 - **Matière :** résine - **Couleurs :** argent métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Oettinger 1975 (n°72) - **Prix :** 119,95 euros.

Difficile de résister à cette superbe Scirocco en finition Oettinger vue sur les circuits en 1975 et dotée d'une finition loin d'être ridicule. Cette Groupe 2 est ici parfaitement réduite et les amateurs vont être très heureux de pouvoir se l'offrir dans cette taille si avantageuse. La décoration est réalisée en décalcomanies et aucun accessoire spécifique n'a été oublié ou bâclé, aussi bien à l'extérieur que côté aménagement intérieur.

L'AUTODROME EDITIONS

MA NATIONALE 7

REGARD D'UN PROVENÇAL SUR LA ROUTE MYTHIQUE



La Nationale 7, c'est la route mythique des **départs en vacances** d'été, gorgée de soleil, d'espoirs, et **d'histoires fabuleuses.** Une route qui se raconte, montrée, illustrée ici sur un plan très personnel, celui d'un **authentique Provençal.**

23,5 x 26 cm - 120 pages

RETROUVEZ TOUS LES LIVRES DE L'AUTODROME ÉDITIONS SUR

www.hommell-magazines.com (à la rubrique Librairie)

SEP ÉDITIONS DE L'AUTODROME, GÉRANT DE LA SEP/SFEP – SIÈGE SOCIAL : 48/50 BOULEVARD SÉNARD, 92210 SAINT-CLOUD
RCS NANTERRE B 333 454 148 – SA AU CAPITAL DE 4110336€

BON DE COMMANDE

À compléter et à retourner avec votre règlement à :
SFEP – Service VPC
BP 220 – 92212 SAINT-CLOUD CEDEX

Pour tout renseignement :
Tél. : 01 47 11 22 86 - E-mail : abonnements@sfep.fr

OUI, je souhaite recevoir ..... **exemplaire(s)**

MA NATIONALE 7

REGARD D'UN PROVENÇAL SUR LA ROUTE MYTHIQUE

au prix de 32 € + 6 € de frais de port et d'emballage

Total : ..... x 32 € + 6 € = ... €

❒ Je règle par chèque bancaire, à l'ordre de SFEP

ou

❒ Je règle par carte bancaire N° | | | | | | | | | | | | | | | | |

Expire le | | | | Signature :

Nom/Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Code postal : | | | | | Ville : .....

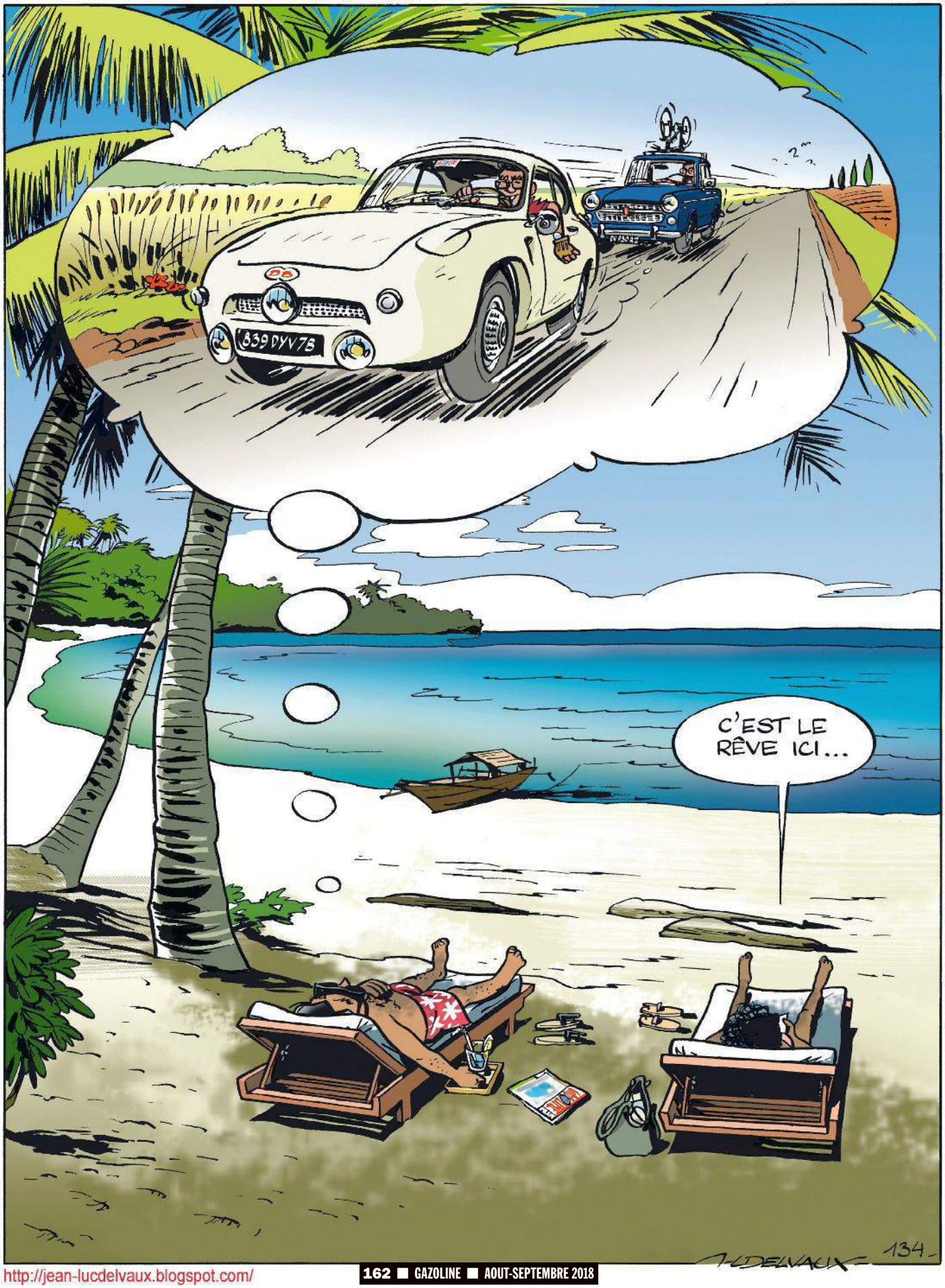
Tél. : ..... @ : .....

Droit de rétraction dans les 14 jours. Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Droit de rétractation dans les sept jours.

GAZADNAT71

Vacances de m... es rêves !

Par Jean-Luc Delvaux



http://jean-lucdelvaux.blogspot.com/

www.mcda.com
MEHARI CÔTE D'AZUR
MCDA
☆☆☆ 30 ans de Passion ☆☆☆
Découvrez les Nouveautés sur
www.mcda.com
Méhari - 2cv - Dyane - Acadiane - Ami 6 - Ami 8
Découvrez notre nouveau site :
MCDA
+ Moderne
+ Pratique
+ Intuitif
+ Complet
Découvrez les Nouveautés
PROMOTION
1850
MCDA lance sa nouvelle gamme
PERFORMANCE
+ Fiable
+ Performance
Prix compétitif
D'autres nouveautés vous attendent cette Année
Gamme Ami 6 - Ami 8 - Dyane
*** Demandez notre catalogue Gratuit ***
831 Avenue des Bousquets ZAC des Bousquets 83390 Cuers - Tél : 04 94 28 53 53 - Magasin Ouvert du Lundi au Vendredi 8h30 -12h00 14h00 -18h30

Classic Car Sellerie
Spécialiste Intérieurs
Voitures Anciennes
NOUVEAUTÉ
NOUVEAUTÉ
HONDA
SELLES POUR
MOTOS ANCIENNES
CONTACTEZ NOUS
TISSUS PEUGEOT GTI
Contact : Roman Roger
831 Avenue des Bousquets 83390 Cuers - Tél : 06.58.76.88.75 - email : roger.r@mcda.com
www.classiccarsellerie.com

HTX Classic cars, le lubrifiant des passionnés

La gamme de lubrifiants HTX Classic cars se compose de trois familles de produits : **HTX Collection**, **HTX Prestige** et **HTX Chrono.** ELF répond ainsi aux attentes des propriétaires exigeants de voitures classiques, avec un produit de qualité, fruit de son expertise et unique en son genre.

Les lubrifiants ELF sont synonymes de **passion**, de **performance** et de **technologie**. Avec la gamme HTX Classic cars, ELF s'adresse aux amoureux des voitures classiques et de collection avec des huiles spécifiquement développées pour répondre aux exigences de ces modèles.

Retrouvez-nous sur www.lubrifiants.elf.fr

elf

Une marque de TOTAL